

21st November 1963]

VIII.—POINT OF ORDER—WITHHOLDING OF CONSENT FOR AN
ADJOURNMENT MOTION.

SRI K. A. MATHIALAGAN : On a point of order, Sir. The 10-30
withholding of the consent of the Chair to the notice of my adjourn-
ment motion relating to the strike of the students of the Pachai-
yappas and Veterinary Colleges, has not been communicated to
me. a.m.

MR. SPEAKER : It will be communicated to the hon.
Member. Now I communicate it to the hon. Member. Let
the hon. Member please resume his seat.

IX.—NON-OFFICIAL RESOLUTIONS.

(1) APPOINTMENT OF A COMMITTEE TO ENQUIRE INTO THE
WORKING OF THE GOVERNMENT TRANSPORT.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான்
கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

“ This House recommends to the Government to appoint a
Committee consisting of Members of the Assembly to enquire
into the working conditions of Government City Bus Transport
and to suggest ways and means for ensuring efficiency and
economy.”

திரு. மு. கருணாநிதி : இந்தத் தீர்மானத்தை நான் வழிமொழி
கிறேன்.

SRI M. KALYANASUNDARAM : Mr. Speaker, Sir, I move
the following amendment :—

“ Add the following at the end :—

‘ and for improving the service condition of the workers ’.”

The amendment was duly seconded.

MR. SPEAKER : The resolution and the amendment are
before the House for discussion.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே,
சென்னை நகர அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து சம்பந்தமாய்,
சட்டசபை உறுப்பினர்கள் அடங்கிய குழு ஒன்றை நியமிக்க
இந்தச் சபை பரிந்துரைக்கிறது என்று இங்கு நான் முன்மொழிந்
திருக்கிற தீர்மானம் வழக்கமாக சட்ட மன்றத்தில் கமிட்டிகள்
போடவேண்டுமென்று சொல்லுகிற வகையில் நான் இதை ஏதோ
ஒரு சம்பிரதாயமாக அதிகார பூர்வமற்ற நாளில்

MR. SPEAKER : There are five resolutions. Do the hon.
Members want to limit the time for each resolution or do they
want to take as much time as possible for some resolutions and
leave out the others? I want to know the opinion of the House
on this matter.

[21st November 1963]

SRI V. R. NEDUNCHEZHIAN : Sir, the third resolution is not going to be moved.

SRI K. A. MATHIALAGAN : Time can be allotted for my resolution. This is our day (non-official day).

MR. SPEAKER : I just want to know the opinion of the House.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : I would suggest that the time may be prescribed for each resolution and for the resolutions that have to be taken up now, time may be allotted in agreement with the leaders of parties.

MR. SPEAKER : Can we have one hour for each resolution?

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஒவ்வொரு தீர்மானத்திற்கும் ஒரு மணி நேரம் இருக்கலாம்.

SRI K. A. MATHIALAGAN : I have no objection to the allotment of one hour for each resolution.

MR. SPEAKER : If hon. Members agree, I will also agree.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : என்னுடைய யோசனை ஒவ்வொரு தீர்மானத்திற்கும் ஒவ்வொரு மணி ஒதுக்கினால் அநேகமாக எல்லாத் தீர்மானங்களும் எடுத்துக் கொள்ளப்படலாம். அதன் பிறகு பிரதான எதிர்க்கட்சி என்ன சொல்லுகிறதோ அதன்படி வைத்துக் கொள்ளுவதில் எனக்கு ஆட்சேபணை இல்லை.

திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : ஒரு தீர்மானத்திற்கு ஒரு மணி நேரம் ஒதுக்குவது என்று ஒதுக்கலாம். இதில் மிச்சப்படுகிற நேரத்தை பின்னால் வரும் தீர்மானத்திற்கு வேண்டுமானால் கொடுக்கலாம்.

கனம் சபாநாயகர் : மூன்று மணி நேரம் தான் இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் தான்கு தீர்மானங்கள் இருக்கின்றன.

SRI V. R. NEDUNCHEZHIAN : We can allot one hour for each resolution.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : எந்த இடத்தில் இருக்கிறேமோ அப்போது அப்படியே அட்ஜர்ன் செய்யலாம்.

MR. SPEAKER : That is always there.

SRI K. A. MATHIALAGAN : Sir, I may be allowed 15 minutes.

MR. SPEAKER : All right.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : இந்தத் தீர்மானத்தை நான் முன் மொழிந்திருப்பதற்கான காரணத்தையும் முக்கியத்துவத்தையும் பார்க்கும்போது வேறு என்றும் இல்லாத அளவுக்கு இன்றைய

21st November 1963] [திரு. கே. ஏ. மதியழகன்]

(கனம் உதவி சபாநாயகர் தலைமை)

தினம் மிக அதிக முக்கியத்துவம் பொருந்தியிருக்கிறது என்பதை நம்முடைய தொழில் அமைச்சர் அவர்களும் கண்டிப்பாக ஒத்துக் கொள்வார்கள். அதாவது இந்த சர்க்கார் நிறுவனமாக இருக்கிற இந்த நிறுவனத்தைப் பற்றி ஏதாவது யோசனை சொல்லுவது என்று தீர்மானமாக இருக்கிறது. நம் தொழில் அமைச்சர் போல டில்லியில் தொழில் அமைச்சராக இருக்கிற திரு. நித்தியானந்த கணுங்கோ அவர்கள் சர்க்கார் துறையில் இருக்கிற எல்லா நிறுவனங்களுக்கும் பார்லிமெண்ட் அங்கத்தினர்கள் 15 பேர்கள் கொண்டு, மேற்பார்வையிட குழு நியமிக்கவேண்டும் என்று—அதிகாரபூர்வமற்ற தீர்மானம் அல்ல—சர்க்கார் சார்பில் டில்லியில் மக்கள் சபை நிறைவேற்றியிருக்கிறது என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒத்துக்கொள்வார்கள். இந்தத் தீர்மானத்தை உண்மையில் கொண்டுவருகிற நேரத்தில், நான் ஆரம்பத்திலே சொன்னது போல இன்றைக்கு நாம் எல்லோரும், எல்லாக் கட்சிகளும் ஒரு கொள்கையாக ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். சம தர்மத்தை அமைப்பது, சோஷலிஸத்தை அமைப்பது, அதுவும் ஜனநாயக சோஷலிஸம் அமைப்பது என்று ஜெய்ப்பூரில் கூடிய போது ஆளும் கட்சியாக இருக்கிற கட்சியின் மாநாட்டுத் தீர்மானப்படி கூட, அந்தத் தீர்மானத்தை நிறைவேற்ற முற்படும் நிலையில் கூட, நாம் எல்லோரும், மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டவர்களெல்லோரும் பல கோடி ரூபாய் பழங்குகிற நிறுவனங்களில் இருக்கிற குறைபாடுகளை நீக்கக் கடமைப் பட்டிருக்கிறோம். அந்த வகையில் இந்தத் தீர்மானத்தை இன்றைய தினம் நம் தொழில் அமைச்சர் ஏற்றுக்கொள்வார்கள், இதனை எதிர்த்துப் பேச மாட்டார்கள், அது மட்டுமல்லாமல் இன்னும் அதிகாரம் கொடுத்து, அவைகளை நிர்வகிக்க சட்டசபை அங்கத்தினர்களுக்கு உரிமை அளிக்க திருத்தம் கூடக் கொடுப்பார் என்று எண்ணுகிறேன். நான் இந்தத் தீர்மானத்தில் யோசனை செய்கிறது என்று தான் கூறியிருக்கிறேன். சர்க்கார் நிறுவனங்களை நிர்வகிக்க பொறுப்புகளைக் கொடுத்து அங்கு இருக்கிற தொழில் அமைச்சர் வழிகாட்டியிருக்கிறார். இப்போது இந்தத் தீர்மானத்திற்கு ஏன் முக்கியத்துவம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று நான் சுருக்கமாகச் சொல்ல வேண்டும். இன்றைக்கு சிக்கனமாகவும், திறம்படவும் என்று நான் சொல்லுகிற நேரத்தில் நாம் ஒத்துக்கொண்டு தான் ஆகவேண்டும். சிக்கனமாக நடைபெறவில்லை, திறம்பட நடைபெறவில்லை என்று எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் கடுமையாகச் சொல்லுகிறார்கள் என்று யாரும் கொள்ளத் தேவையில்லை. இங்கே இருக்கக்கூடிய சென்னை சர்க்கார் பஸ் நிறுவனத்தில் 6 கோடி ரூபாய் அல்லது 7 கோடி ரூபாய் மூலதனம் இன்றைக்கு போடப்பட்டிருக்கிறது. வருஷம் ஒன்றுக்கு ஏறக்குறைய கணக்குப் பார்த்தால் 2 கோடி ரூபாய் அல்லது 3 கோடி ரூபாய் வருவாயாகவும் வருகிறது. 7 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நம் சர்க்கார்ப் பணத்தை மூலதனமிட்டு, டிக்கெட் மூலமாக 3 கோடி ரூபாய் நகர மக்கள் கொடுக்கும் ஸ்தாபனத்தில் என்ன லாபம் வந்திருக்கிறது என்று பார்த்தால்,

[திரு. கே. ஏ. மதியழகன்]. [21st November 1963]

இது சிக்கனமாக நடைபெறவில்லை என்பது மட்டுமல்ல, விரயமாகவும், ஊதாரித்தனமாகவும் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. 15 ஆண்டு களுக்கு முன்னரே தேசிய மயமாக்கப்பட்டும் கூட கோடிக்கணக்கான ரூபாய் இருக்கும் ஸ்தாபனம் இந்த நாட்டின் யஜமானர்கள் பேரால்—தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் வேறு ஒரு இடத்தில் குறிப்பிட்டார்கள், இன்றைக்கு இந்த பஸ்களுக்கு யஜமானர்கள் பொதுமக்கள், அவர்களுடைய பணத்தைக் கொண்டு இது நடைபெறுகிறது, நான் சாதாரண மானேஜிங் டைரக்டர் என்று—அந்த முறையில் யஜமானர்கள் சார்பில், அவர்களுடைய சேவர்களான, பணியாளர்களான நாங்கள், ஏதோ எதிர்க்கட்சிக்காரர்கள் கொண்டு வந்தது என்று காரணம் காட்டாமல், சாதாரணமாக சமாதானம் சொல்லாமல், இதற்கான யோசனைகளை நாங்கள் சொல்லக்கூடிய முறையில் இந்தத் தீர்மானத்தை அமைச்சர் அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன். இன்றைக்கு எதிர்க்கட்சித் தலைவரைத் தலைவராகக் கொண்ட அறிக்கையில் இதற்கான சமாதானம் சொல்லியிருப்பதைச் சொல்லி நானே விளக்காமல், 1963-வது ஆண்டின் தணிக்கை அறிக்கையில் சில விவரங்கள் இருக்கின்றன, அந்த விவரத்தைச் சொல்லியே நான் மேலே போகலாம் என்று கருதுகிறேன். (கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : எந்தப் பக்கத்திலே?) பக்கம் 103. 1960-ம் வருஷத்திலே 470 பஸ்கள் இருந்தன. 1961-ல் 595 பஸ்களாக அதிகமாயிற்று. 1961-62-ல் 660 பஸ்களாக அது மாறிற்று. 1960-ல் 470 இருந்தது 1962-ல் 660 ஆக இருக்கிறது. ஆனால் லாபம் எவ்வளவு? இவ்வளவு பெரிய, 3 கோடி ரூபாய் வரும் இடத்தில், 7 கோடி ரூபாய் மூலதனம் இருக்கும் இடத்தில் என்ன லாபம் வந்திருக்கிறது என்று பார்த்தால் 1960-ம் வருஷத்தில் 17 லட்சம் ரூபாய், 1961-வது ஆண்டில் ரூ. 16 லட்சம், 1961-62-ல் ரூ. 11 லட்சம். முதல் வருஷத்திலிருந்து 125 பஸ்கள் அதிகமாகியிருக்கின்றன. இரண்டாவது ஆண்டில் 65 பஸ்கள் அதிகமாகியிருக்கின்றன. ஆனால், லாபம் ரூ. 17 லட்சத்திலிருந்து குறைந்திருக்கிறது. இந்த நிறுவனத்தில் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் புழங்கப்படுகிறது. நாம் பஸ் முதலாளிகளைப்பற்றி அறிவோம். முதலில் ஒரு பஸ் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள், 10-15 வருஷங்களில் 5 பஸ்கள், 6 பஸ்கள், 100 பஸ்கள், 200 பஸ்கள் என்று அதிகமான பஸ்களுக்குச் சொந்தக்காரர்களாக மாநிலத்தில் அரசியல் சூழ்நிலையிலே கொந்தளிப்பு ஏற்படும்படி செய்யக்கூடிய அளவுக்கு எவ்வளவோ வசதி படைத்தவர்களாக ஆகிவிடுகிறார்கள். ஆனால், கோடிக்கணக்கான ரூபாய்கள் போட்டும் நமக்கு இவ்வளவுதான் லாபம் வருகிறது. இப்பொழுது தணிக்கைக் குழு கூட ஒரு எச்சரிக்கை செய்துவிட்டிருக்கிறார்கள் :

“Although in 1961-62 there was an increase of 65 vehicles and a reduction in the cost per mile, the net profit was lower by Rs. 2.63 lakhs than in 1960-61. The profits have also been declining year by year for these three years. It has been explained by the Department that this is due to non-revision of fares during these years and increased cost in production.”

21st November 1963]

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஆபரேடிங் காஸ்ட் . . .

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஆபரேடிங் காஸ்ட் கூட பார்த்தால் ஒரேமாதிரியாகத்தான் இருக்கிறது. 1960-ல் ரூ. 1.34 லட்சம், 1961-ல் ரூ. 1.38 லட்சம். மறுபடியும் கீழே குறைந்துதான் இருக்கிறது. ஆப்ட் ரிபோர்ட்டில் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. லாபம் வராததற்குச் சமாதானம் பஸ் கட்டணத்தை மாற்றவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். புதியதாக கட்டணம் போடவேண்டும் என்ற காரணத்திற்காகவோ என்னவோ? கோடிக்கணக்கான ரூபாய் போடப்பட்டிருக்கிற நிறுவனத்தில் இந்த லாபம் சரிதானா என்ற கேள்வியை ஆதாரமாக ஆக்கித்தான் நான் இதிலே குழைகிறேன். இப்படி முக்கியமான நிலைமைகளைப் பற்றி இப்பொழுதுதான் சொல்லுகிறோம் என்பது அர்த்தம் அல்ல. 15 வருஷங்களாக இவ்வளவு பெரிய நிறுவனத்தில் பலமாதிரியான காரியங்கள் நடக்கின்றன. அவைகளை நாம் நிரூபித்தாகவேண்டும். அம்மாதிரி செய்வதற்கு நாம் கட்டமைப்பட்டிருக்கிறோம். இதை யாரும் ஒத்துக்கொள்வார்கள். சிக்கனம் வேண்டுமானாலும் விவரம் சொல்லுவதற்கு நமக்குத் தெரியாமல் இருக்கலாமே தவிர, இதைச் செய்ய வேண்டியது நம்முடைய கடமை, இதை நாம் தான் கண்காணித்தாக வேண்டும். இதிலே நாம் அதிகாரம் கேட்கவேண்டும். நாம் எம்.ஏல்.ஏ.-க்கள், கோடிக்கணக்கான ரூபாய் இதிலே போடப்பட்டிருக்கிறதே என்ற வகையில் தான் நாம் இதைக் கண்காணித்தாக வேண்டும்.

இதிலே பல முக்கியமான பிரச்சனைகள் இருக்கின்றன. சென்னை நகரத்தில் 17 லட்சம் 20 லட்சம் பேர்கள் இருக்கிறார்கள். பெரிய பணக்காரர்கள் கார்களிலே போகலாம். சாதாரண நடைபாத சாரிகள் போக, மீதிப் பேர்கள் இந்தப் போக்குவரத்தை நம்பித் தான் இருக்கவேண்டியிருக்கிறது. 10 வருஷங்களாக சரியாக நடைபெறாமல் இருக்கிறது. எவ்வளவோ ப்ரேக் டவுன்கள் ஆகியிருக்கின்றன. தமிழ் நாடு காங்கிரஸ் கமிட்டித் தலைவர் திரு. கிருஷ்ணசுவாமி நாயுடு எஸ்டிமேட் கமிட்டியின் தலைவராக இருந்த பொழுது 1960-ம் வருஷத்தில் எஸ்டிமேட் கமிட்டி ஒரு அறிக்கையில் இதைப்பற்றிக் கண்டித்து எழுதியிருக்கிறார்கள். நான் கூடச் சொல்லவேண்டியதில்லை அதைப்பற்றியெல்லாம். அவர்களே ரொம்பவும் கண்டித்திருக்கிறார்கள். கடுமையாக எச்சரித்துக் கூட இருக்கிறார்கள். வேறு இடங்களில் இருக்கிற 'ப்ரேக் டவுன்களை' விட இங்கே அதிகமாக இருக்கிறது என்று நன்றாக எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் :

"As regards maintenance, the Committee is not satisfied as to the operational efficiency and feels that there is much scope for improvement."

என்று சொல்லி பல ஆதாரங்கள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். பம்பாயில் இவ்வளவு பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் தினந்தோறும் பார்க்கிறேன். மவுண்டு ரோடில்

[திரு. கே. ஏ. மதியழகன்] [21st November 1963]

6 பஸ்கள் என் வீட்டிற்கு முன்னால் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. தினசரி பராமரிப்பு, வாரக்கணக்கில் பராமரிப்பு, மாதக்கணக்கில் பராமரிப்பு சரியான முறையில் செய்யப்படவில்லை.

“In a well-run organisation there should never be more than one-twelfth of the fleet off the road for annual and half-yearly overhauls at any one time.”

என்று இந்த அறிக்கையிலே சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு என்ன சமாதானம் சர்க்கார் சொல்லுகிறார்களோ சொல்லட்டும். ‘இதெல்லாம் பழைய’ பஸ்கள், நாங்கள் அவைகளை மாற்றி விட்டோம்’ என்று சொல்லலாம். ஆனால், அப்படியும் ‘ப்ரேக் டவுன்ஸ்’ குறைந்திருக்கிறதா என்றால், இல்லை. 1962-வது வருஷத்திய தணிக்கை அறிக்கையின்படி ‘ப்ரேக் டவுன்ஸ்’ குறையவில்லை. 400 பஸ்கள் இருக்கின்றன, 200 பஸ்கள் தான் ஓடுகின்றன. இது யாருக்கு நஷ்டம்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அப்படியா சொல்லியிருக்கிறது அந்த அறிக்கையில்?

The hon. Member may please read it.

SRI K. A. MATHIALAGAN : I will read it. Because I am rushing, I could not read it. If the Hon. Deputy Speaker could extend the time, I shall read it.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Mr. Deputy Speaker, Sir, the hon. Member can have any amount of time. But let us not have wrong facts.

SRI K. A. MATHIALAGAN : I will read from the report of Sri R. Krishnaswami Naidu, Chairman of the Estimates Committee and President of Tamilnad Congress Committee :

“Only about half of the breakdowns are attended to and the vehicles returned to the line. Even this number of 35 to 50 vehicles will be put on the line only after a delay of an hour or two or even more. Thus, on an average only about 260 to 280 vehicles are available for a schedule of about 350 buses out of a fleet strength of 450 buses. In a well run organisation there should never be more than one-twelfth of the fleet off the road for annual and half-yearly overhauls at any one time. Allowing for accidents and unforeseen breakdowns up to 20 vehicles per day, there should be 390 vehicles available for schedule duty for a fleet strength of 450 vehicles. The breakdowns should be attended to in the most speedy manner possible and the vehicles put back on the road within the shortest time. The reason given for the large number of breakdowns and for not putting even the required number of buses on the schedule is that the vehicles are all overaged and that most of them ought to have been replaced long ago.”

1960-ல் சொல்லியிருப்பதற்கும், 1962-ம் ஆண்டுக்கும் ஏதாவது மாறுதல் இருக்கிறதா என்றால், இல்லை ‘ப்ரேக் டவுன்ஸ்’-ல்

21st November 1963] [திரு. கே. ஏ. மதியழகன்]

மாறுதல் இல்லை.— தணிக்கை அறிக்கையிலே கூறப்பட்டிருக்கிறது. கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, பேஜ் நம்பர் 68, ஆடிட் ரிபோர்டு 1962-ம் ஆண்டு :

"The number of breakdowns per ten thousand miles was 19.5 compared to 20.7 during 1959-60 and 25.4 in 1958-59. Though all the old vehicles which had completed their life had been eliminated during 1960-61 and 150 new vehicles had been added to the fleet the number of breakdowns per 10,000 miles did not come down significantly."

150 பஸ்கள் புதியதாக வந்த பிறகும் கூட ப்ரேக் டவுன்ஸ் குறையவில்லை என்பதைச் சுட்டிக்காட்டியிருக்கிறார்கள். காரணம், சரியான பராமரிப்பு இல்லை. பொதுச் சொத்துத் தானே, எத்தனையோ கோடி ரூபாய் போடப்பட்டிருக்கிறது, தெருவிலே கிடப்பது தானே என்ற நிலைமை இருக்கக்கூடாது. பொதுமக்கள் பிரதிநிதி என்ற முறையில் நான் இதைச் சொல்லுகிறேன். அவர்கள் எப்படி 50 லட்சம் வாக்காளர்களுக்கு உரிமை கொண்டாடுகிறார்களோ, நாங்கள் 35 லட்சம் வாக்காளர்களுக்கு உரிமை கொண்டாடுகிறோம். அவர்கள் பிரதிநிதி என்ற முறையில் தான் இப்படி ஒரு கமிட்டி போட்டு இதைக் கண்காணிக்கவேண்டும் என்று சொல்லுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக 'பீக் ஹவர் ப்ராப்லம்' இருக்கிறது. நெடுங் காலமாக அதைப்பற்றி அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். காலை 8½ மணியிலிருந்து 11 மணி வரையில் பாரிஸ் கார்னரில் பஸ்களைப் பார்த்தால் ஒரே சந்தைக் கடை மாதிரி இருக்கிறது. முன்பு ஒரு தடவை க்யூவைப்பற்றி சொன்னேன். ஒரு பஸ் ஸ்டாப்பில் இருக்கிறது, ஒரு பஸ் ஸ்டாப்பில் இல்லை என்று சொன்னேன். 'அப்படியெல்லாம் இல்லை' என்று மந்திரி அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் விட்டுக்குப் போய்ப் பார்த்தால் பிரபல 'மெயில்' பத்திரிகையில் இதைப் போட்டோ எடுத்துப் போட்டிருக்கிறார்கள். நாம் பார்க்கிறோம், ஹைகோர்ட்டு பக்கத்தில், மவுண்டு ரோடு பக்கத்தில், மைலாப்பூர் பகுதியில், இங்கெல்லாம் 'பீக் ஹவர் ப்ராப்லம்' இருக்கத்தான் செய்கிறது. வேறு நாட்டில் இப்படித் தான் இருக்கிறது என்று சொல்லுவார்கள். அங்கெல்லாம் இந்தப் பிரச்சனையை சமாளித்திருக்கிறார்கள். ஏன் ட்ரெய்லர் பஸ்கள் போடக்கூடாது? பெரிய லைண்டு பஸ்கள் ஏன் போடக்கூடாது. ஏன் பீக் ஹவர் நேரத்தில் இந்தப் பஸ்களை இதற்கு உபயோகப் படுத்திக்கொண்டு, மற்ற சமயங்களில் 30 மைல் நிளமுள்ள காலூசியம் போன்ற ஜட்களை எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது? நகரப் பிரதிநிதி என்று முறையில் சொல்லுகிறேன். இந்தப் பிரச்சனையை நாம் சமாளித்தாகவேண்டும். ஏழை எளிய மக்களுக்கு என்ன கார் இருக்கிறது? அவர்கள் நடந்துதானே போகவேண்டும், பஸ் இல்லாவிட்டால்? அவர்களுக்குப் பஸ்களைத் தவிர வேறு போக்கு வரத்திற்கு என்ன வாய்ப்பு இருக்கிறது? அந்த பீக் ஹவரில் தங்கள் தங்கள் வேலை இடங்களுக்குப் போகவேண்டியவர்கள், துறைமுகத்திற்குப் போகவேண்டியவர்கள்; கோர்ட்டுகளுக்கு

[திரு. கே. ஏ. மதியழகன்] [21st November 1963]

போகவேண்டியவர்கள், வர்த்தகாலயங்களுக்குப் போகவேண்டியவர்கள், பள்ளிக்கூடங்களுக்குப் போகவேண்டியவர்கள் ரொம்பவும் கஷ்டத்திற்கு ஆளாகிறார்கள். 7, 8 வருஷங்களாக இப்படித் தான் நிலைமை இருக்கிறது. ட்ரெய்லர் பஸ்கள் ஏன் போடக்கூடாது? ரோடுகளை ஏன் அகலப்படுத்தக்கூடாது? கேட்டால் ரோடுகள் இல்லை என்று சொல்லுவார்கள். ஏன் மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ்டாக்ஸேஷனில் வருகிற பணத்திலிருந்து ரூ. 50 லட்சத்தை கார்ப்பரேஷனுக்குக் கொடுத்து ரோடு போடச் சொல்லக்கூடாது? லண்டன் நகரத்தில் இது போன்ற பிரச்சனை இருக்கிறது என்றாலும், அதையெல்லாம் அவர்கள் சமாளித்துக்கொண்டு தான் இருக்கிறார்கள். 15 வருஷங்கள் ஆகிவிட்டன. நிலைமை இப்படித்தான் இருக்கிறது.

இண்டர்மீடியட் ஸ்டாப்புகளில் நிற்பவர்களுக்கு மிகவும் திண்டாட்டம் தான். நடுவில் நிற்பவர்களுக்குப் பெரிய கஷ்டம். அவர்களுக்குப் பஸ்களில் இடமே அகப்படுவதில்லை. அமைச்சர்களாய் இருப்பவர்களுக்குப் பரவாயில்லை. கார்களில் போய்விட்டு திரும்புவிழா நடத்தவிட்டு வந்துவிடுவார்கள். யாராவது ஒருவர், காலையில் வீட்டிலிருந்து புறப்பட்டு சைடு பஸுருக்குச் சாமான் வாங்குவதற்குச் சென்றால், மாடையில் தான் திரும்பி வரக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இதனால் சாதாரண ஏழை மக்களுக்கு எவ்வளவு கஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதைச் சர்க்கார் உணர வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் இருக்கிறார்கள். அவர்களைப் பற்றி எனது நண்பர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் பேசிய பொழுது, அமைச்சர் அவர்கள் கோபித்துக் கொண்டார்கள். எல்லாக் கண்டக்டர்களும் சரியாக நடந்து கொள்ளுகிறார்கள் என்று சொல்லிவிட்டமுடியாது. அவர்களுடைய வறுமை நிலை, சம்பளக் குறைவு, எல்லாவற்றையும் நாம் மறந்து விடக்கூடாது. அந்தக் கோபத்தை அவர்கள் பஸ் பிரயாணிகள் மீது காட்டுகிறார்கள். டி.வி.எஸ். போன்ற நிறுவனங்கள் எவ்வளவோ பண்புடனும், நல்ல முறையிலும் அவர்களை நடத்தி வருகிறார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்குப் போதுமான வசதிகள் செய்து கொடுக்க வேண்டும். இவ்வளவு தான் லாபம் கிடைக்கிறது என்று சொன்னால், அதைப் பெரிய பஸ் முதலாளிகள் பார்த்தால், கைகொட்டி நகைப்பார்கள். இப்படிப்பட்ட நிறுவனமும் இருக்கிறதா என்று கேட்பார்கள். இதை நான் சொல்லும்பொழுது, பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தப் போகிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொல்வார்கள். அதுவல்ல பரிகாரம். ஓட்டை உடைசல் எங்கே இருக்கிறது என்பதைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். யாரையும் நான் குற்றம் சாட்டவில்லை. சோஷலிஸத்தைப் பற்றி காங்கிரஸ்காரர்கள் பேசுகிறார்கள். “காகிதப்பூ, மணக்காது, காங்கிரஸ் சோஷலிஸம் இனிக்காது” என்று எங்களுடைய தலைவர் திரு. அண்ணாதுரை அவர்கள் சொன்னார்கள். நேற்று காங்கிரஸ் கட்சிக் கூட்டம் நடத்தி “டெமாக்கரடிக்

21st November 1963] [திரு. கே. ஏ. மதியழகன்]

சோஷலிஸத்தை” எப்படி அமல் நடத்துவது என்பதைப் பற்றி பேசி இருக்கிறார்கள். இவ்வளவு கோடிக்கணக்கான பணத்தை வீணாக்கிவிட்டு, அதன் நிர்வாகத்தில் நமக்குப் பொறுப்பில்லை என்று சொன்னால் என்ன அர்த்தம்? மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டிருக்கிற என் போன்ற உறுப்பினர்களுக்கு இதிலே அக்கறை இருக்கிறது. இன்று நடுத்தர மக்களும், மாதச் சம்பளம் வாங்குவோரும் மிகவும் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். மஹலாநோபிஸ் கமிட்டி கூட ‘Salaried people’ -ன் வருமானம்தான் ஏறவில்லை என்று கூறியிருக்கிறது. இரண்டு ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களை நிறைவேற்றியும், அதனால் ஏற்பட்ட அதிக வருமானம் எங்கே போயிற்று? ஆகவே, ஏழை எளியவர்களைப் பாதிக்கக் கூடிய வகையில் பஸ், கட்டணங்களை மேலும் உயர்த்தக் கூடாது என்பதை நான் வலியுறுத்திச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

நான் இந்த மாதிரி வாசகங்களைச் சொல்லும்பொழுது, இன்றைக்கு இருக்கின்ற சூழ்நிலையின் காரணமாக நான் இவ்வாறு பேசுகிறேன் என்று சொல்லுவார்கள். சட்ட மன்றத்தின் நியாயமும், மரியாதையும் பொது மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட எதிர்க்கட்சிப் பிரதிநிதிகளுக்கு இந்த சர்க்காரால் சரிவரக் கொடுக்கப்படவில்லை. கோட்டை நாற்காலி தங்களுக்கு சதமானது என்று கருதிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். வாழ்வே சதமில்லை என்றால், கோட்டை நாற்காலி மட்டும் எப்படி சதமாக இருக்க முடியும்?

மேலும் தமிழ் நாட்டுக் காங்கிரஸ் கமிட்டித் தலைவர் திரு. கிருஷ்ணசாமி நாயுடு அவர்கள்

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அவர் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியின் தலைவர் என்ற முறையில் அந்த ரிப்போர்ட்டை சமர்ப்பித்திருக்கிறார் அவரைப்பற்றி ஏன் அடிக்கடி கனம் அங்கத்தினர் தமிழ்நாட்டுக் காங்கிரஸ் கமிட்டி தலைவர் என்று பேச வேண்டும்?

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : அடையாளத்திற்காகச் சொல்லுகிறேன். அவரும் இந்தச் சபையின் உறுப்பினர் தான். அவரும் வாக்களர்களுக்குக் கட்டமைப் பட்டிருக்கிறார்கள். இந்த அறிக்கையிலே கடைசியாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கும் சில வார்த்தைகளைச் சொல்லி விட்டு, என்னுடைய உரையை முடிக்கலாமென்று கருதுகிறேன். 1960-ம் வருடத்தில் கொடுத்த இந்த அறிக்கையிலே, கடைசியில் கீழ்க்கண்டவாறு சொல்லியிருக்கிறார்கள் :

“Paper orders are useless unless they are carried out and constantly supervised. Charts and instructions are also useless unless they are scrupulously followed in full, and the result constantly watched. In these words the Ladden Committee reported in 1949 and still the state of affairs seems to be not much different from what it was then.”

1949-ல் நியமித்த லேடன் கமிட்டி அறிக்கை கொடுத்து 11 வருஷங்களுக்குப் பிறகும் கூட அதே நிலைமை தான் நீடிக்கிறது. மேலும் இந்தக் கமிட்டி சொல்லியிருக்கிறது :

[திரு. கே. ஏ. மதியழகன்] [21st November 1963]

"The Committee feels confident that there is much scope for improving the services economically... If the recommendations made by the Committee are put into effect it would not only improve the service to the public but also improve the revenue."

"ரெவின்யூ" என்ற வார்த்தைக்குக் கீழே கோடிட்டுக் காட்ட விரும்புகிறேன். அதிகமாக லாபம் வரவில்லை என்று சொல்லக் கூடும். பொது மக்களுக்கு நன்மை ஏற்படுவதோடு மட்டுமல்லாமல், சர்க்காருக்கு வருமானமும் வரும் என்று கமிட்டி சொல்லி இருக்கிறது. நாம் ஒத்துக்கொண்டிருக்கிற சம தர்மம் தழைக்க வேண்டுமானால், இந்தத் தீர்மானத்தை அரசாங்கத்தின் மீது கண்டனம் தெரிவிக்கும் ஒரு தீர்மானம் என்று கருதாமல், அதை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். பொது மக்களின் பிரதிநிதிகளாக நாம் இங்கே வந்திருக்கிறோம். நமக்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. பொறுப்பு இருக்கிறது. ரூ. 3 கோடி தேரூவிலே போடப் பட்டிருக்கிறது. வீணாகிக் கொண்டிருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் தங்களைக் குறை சொல்லுவதாக எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது. நாம் பொறுப்பு எடுத்துக் கொண்டால் தான் இந்த நிறுவனங்கள் எல்லாம் சீர்படும். நமது மாநிலத்தின் தலைநகரத்தில் இந்த நெருக்கடி நேரத்தில் அத்தியாவசியமான ஒரு சர்வீஸ் பாழ்பட்டுக் கிடக்கிறது, ஏராளமான பணம் வீணாகி வருகிறது, இதை எல்லாம் சீர்படுத்த வேண்டுமானால் என்னுடைய திருத்தத்தை ஏற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு, இந்தத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, என்னுடைய கட்சியின் செயலாளர் கொடுத்திருக்கும் இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன்.

இந்தத் தீர்மானத்தின் நோக்கம் அரசாங்கத்தைக் குறை கூறுவதோ அல்லது ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா நல்ல முறையில் நடைபெறவில்லை என்று குற்றம் சாட்டுவதோ அல்ல என்பதை முதலிலேயே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பக்கத்திலே இருக்கிற மாநிலங்களில் நடைபெறுகிற டிரான்ஸ்போர்ட்டை விட ஓரளவு திறம்பட்ட முறையிலே நம்முடைய மாநிலத்திலே செயல்படுகிறது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். என்றாலும் எப்படி பயிர் செய்பவன், பயிர் நன்றாக வளர வேண்டுமென்று நினைத்து, அதற்கு வேண்டிய தண்ணீரும், உரமும் போட்டு, களைகளை எடுப்பானோ, அதே முறையில் நம்முடைய அரசாங்கத்தின் இலாகாவாகச் செயல்படுகிற இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் இலாகா மேலும் நல்ல முறையில் நடைபெற வேண்டும், நல்ல லாபம் பெற வேண்டும், திறம்பட செயல்பட வேண்டுமென்ற நல்ல நோக்கத்தோடு, இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோமே தவிர, சோஷலிஸத்தை எதிர்க்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடோ அல்லது சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ்களை எல்லாம் தனிப்பட்டவர்களுக்கே கொடுத்து விடவேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு,

21st November 1963] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

இந்த தீர்மானத்தைக் கொண்டு வரவில்லை என்பதையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். சர்க்கார் நடத்துகிற தொழிலிலும், தனிப்பட்டவர்கள் நடத்துகின்ற தொழிலிலும் கிடைக்கின்ற லாபத்தைப் பற்றி எல்லாம் இன்று பல இடங்களிலே பரவலாகப் பேசப்படுகிறது. சர்க்கார் நடத்துகின்ற பஸ் ஸ்தாபனத்தையும், தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்துகின்ற பஸ் ஸ்தாபனங்களையும் ஒன்றோடொன்று சீர்தூக்கிப் பார்த்தால், எந்தெந்த இடங்களிலே தவறுகள் இருக்கின்றன, குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்பதை ஆராய வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். தனிப்பட்ட பஸ் முதலாளிகளைப் பொறுத்தவரையில் அவர்களுக்கு லாபம் அதிகமாக வருகிறது என்று பொதுவாகப் பேசப்படுகிறது. தனிப்பட்டவர்கள் 5 அல்லது 10 பஸ்கள் வைத்தோ, அதற்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் வைத்தோ நடத்துகிறார்கள். அரசாங்கம் அதிகமான பஸ்களை வைத்து நடத்துகிறார்களே, தனிப்பட்டவர்களும் நடத்துகிறார்களே, இரண்டும் ஒரு தொழில் தானே. ஆகவே இரண்டையும் ஒத்துப் பார்க்க வேண்டியது இந்த சபையின் கடமையாகும் என்பதைக் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். குறைபாடுகளைக் களைய வேண்டியது அரசாங்கத்தின் கடமை ஆகும். அதைச் சுட்டிக் காட்டுவதற்குத்தான் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறோம். அரசாங்க இலாகாவிற்குப் பணம் கொடுப்பதற்கு நாம் இருக்கிறோம். இந்த ஸ்தாபனத்திற்கு நம் சபையின் மூலம் நாம் பணம் ஒதுக்குகிறோம். ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் தங்கள் பஸ்களை ஓட்ட மார்க்காட்களிடமும், மற்றவர்களிடமும் இரண்டு வட்டி மூன்று வட்டிக்குப் பணம் வாங்குகிறார்கள். ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் வாங்குவது என்றாலும் அரசாங்கத்திற்கு ஒரு விலையாகவும், அவர்களுக்கு ஒரு விலையாகவும் இருக்கிறது. அரசாங்க பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், நான் ஏற்கனவே நிதி ஒதுக்கு மசோதாவில் பேசும்பொழுது கூறியது போல், அரசாங்கம் இன்கம்டாக்ஸ் செலுத்துவது கிடையாது. ஆனால் தனிப்பட்டவர்கள் இன்கம்டாக்ஸ் கட்டுகிறார்கள். அவர்கள் அதிக வட்டிக்குப் பணம் வாங்குகிறார்கள், அதிகமான செலவு செய்கிறார்கள். இன்கம் டாக்ஸ் செலுத்துகிறார்கள். இருந்தும் ஆண்டு ஒன்றுக்கு ஐயாயிரம் பத்தாயிரம் வரை ஒரு பஸ்ஸுக்கு லாபம் காட்டுகிறார்கள். அரசாங்க பஸ்களிலே ஓவர் லோட் அனுமதிக்கப்படுகிறது. ஆனால் தனியார் பஸ்களிலே அது இல்லை. அதே சமயத்தில் அரசாங்க பஸ்கள் ஏ கிளாஸ், பி கிளாஸ் ரோடுகளில் தான் செல்லுகின்றன. ஆனால் தனிப்பட்டவர்களுடைய பஸ்கள், ஏ கிளாஸ், பி கிளாஸ் ரோடுகளிலும், சி கிளாஸ் ரோடுகளிலும் கூட ஓடுகின்றன. பல சலுகைகளையும் செல்கரியங்களையும் அடைந்திருக்கிற அரசாங்க பஸ்களில் எப்படி வருமானம் குறைகிறது, லாபம் எங்கே போகிறது என்று ஆராய்ந்து அறிய வேண்டியது அவசியமாகிறது. அதே சமயத்தில் பல சங்கடங்களுக்கு உள்ளாகி இருக்கிற தனிப்பட்டவர்கள் லாபம் அடைய முடிகிறது. காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்த பல அங்கத்தினர்கள் பஸ் வைத்து நடத்தும் தொழிலில் ஈடுபட்டு இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கெல்லாம் தெரியும்

11-00
8..M.

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [21st November 1963]

அதில் உள்ள சிரமங்கள். அவர்களும் இன்கம் டாக்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அவர்களும் 3 அல்லது 4 வட்டிக்குப் பணம் வாங்குகிறார்கள். தொழிலாளிகளுக்குப் போனஸ் கொடுத்து அவர்களால் திறம்பட்ட வேலை செய்ய முடிகிறது. 825 பஸ்களை வைத்து நடத்தும் ஒரு இலாகாவில் என்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன, ஏன் எபிஷியல்டாக வேலை செய்ய முடியவில்லை என்பதையெல்லாம் ஒரு கமிட்டி அமைத்துப் பரிசீலனை செய்து இலாகாவில் ஒட்டை உடைசல் எங்கே இருக்கிறது என்று கண்டுபிடிக்க வேண்டும்.

டிக்கெட்டு கொடுப்பதில் கள்ள டிக்கெட்டுகள் வழங்கப்படுவதாகப் புகார்கள் வருகின்றன. கொடுக்கப்பட்ட டிக்கெட்டுகள் மீண்டும் உபயோகிக்கப்படுகின்றன என்று புகார் வருகிறது. இவைகளையெல்லாம் அலசிப்பார்த்துக் குறைபாடுகளை நிவர்த்தி செய்ய வேண்டும் என்பதுதான் நோக்கம். அரசாங்கம் நடத்தும் நெடுந்தூர பஸ்கள் நல்ல முறையில் நடைபெறுகின்றன. ஆனால் தொழிலாளிகளுடைய நிலையைப் பார்த்தால் மிகவும் சங்கடமாக இருக்கிறது. நாகைக்குச் செல்லுகிற ஒரு பஸ்ஸை எடுத்துக் கொண்டால், அதை ஓட்டிச் செல்லும் டிரைவரே மீண்டும் இங்கே திரும்பி வர வேண்டியிருக்கிறது. இங்கே இருந்து 9 மணி அல்லது 10 மணி நேரம் ஓட்டிச் சென்று விட்டு அதே டிரைவர் திரும்பி ஓட்டி வர வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார். ஆனால் தனிப்பட்டவர்களிடம் வேலை செய்யும் டிரைவர்கள் ஒன்றுவிட்டு ஒரு நாளைக்குத்தான் வேலை செய்கிறார்கள். அங்கே அவர்களுக்கு சம்பளமும் அதிகம்; போனஸும் அதிகம். இங்கே அரசாங்க இலாகாவிற்கு டிரைவர் பஞ்சம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. நம் அரசாங்க பஸ் ஸ்தாபனத்திற்கு டிரைவர்கள் வர மாட்டேன் என்கிறார்கள். நாமே டிரைவிங் ஸ்கூல் நடத்துகிறோம். எஸ்.எஸ்.எல்.சி. வரை படித்தவர்களைச் சேர்க்கிறோம் என்று பத்திரிகையில் விளம்பரம் செய்கிறோம். பிறகு கத்துக்குட்டி டிரைவர்களைக் கொண்டு டிரைவர் பஞ்சத்தைப் போக்க முயலுகிறோம். ஆனால் தனிப்பட்டவர்களிடம் அந்த நிலை இல்லை. எனக்குத் தெரியும் சில கம்பெனிகள் சர்க்காரில் கொடுக்கும் சம்பளத்தைவிட $1\frac{1}{2}$ மடங்கு, 2 மடங்கு அதிகமான சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். அதே போல் சர்க்கார் இலாகாவில் இவர்கள் 30 நாள் என்று வேலை செய்கிறார்கள். ஆனால் தனிப்பட்டவர்களிடம் 15 நாட்களுக்குத்தான் வேலை செய்கிறார்கள். ஒன்று விட்டு ஒரு நாள் வேலை செய்கிறார்கள் ஓவர் டைம் செய்தால் $1\frac{1}{2}$ அல்லது 2 மடங்கு சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். எங்காவது ஆக்ஸிடென்ட் ஏற்பட்டால், கோர்ட்டில் வழக்கு போட்டால் முதலாளிகளே கோர்ட்டிலே வழக்கு நடத்துகிறார்கள். அபராதம் விதிக்கப்பட்டால் அபராதத்தையும் கட்டுகிறார்கள். ஆனால் அரசாங்க இலாகாவில் ஓடும் வண்டியில் ஆக்ஸிடென்ட் ஏற்பட்டால் அந்தத் தொழிலாளி தன் சம்பளத்திலிருந்தே அபராதத்தைக் கட்ட வேண்டும். அவர்களும் வேண்டும் என்றே செய்வது சிதையாது. எதிர்ப்பட்டு ஆக்ஸிடென்ட் ஏற்பட்டு வருகிறது. அப்பாவி டிரைவர்கள் அதற்கு ஆளாகிறார்கள்.

21st November 1963] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

நம் அரசாங்கம் சோஷலிசத்தைப்பற்றி மிகத் தீவிரமாக நடவடிக்கை எடுத்து வருகிறது. தொழிலில் தொழிலாளிகளுக்கு பங்கு வேண்டும், மில்களில் பங்கு வேண்டும் என்றெல்லாம் சொல்லுகிறார்கள். நாம் நடத்தும் இந்த இலாகாவிலே வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு லாபத்திலே ஒரு பங்கு அல்லது அதிக வருமானம் என்றால் அதில் அவர்களுக்கு ஒரு பங்கு என்று செய்யவில்லை. டிரைவர், கண்டக்டர்கள் அதிகமாக லாபத்தை தேடித் தந்தால் அதில் ஓர் அளவு பங்கு அவர்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் என்று இருந்தால் இலாகா நல்ல முறையிலே செயல்பட வழிவகை இருக்கும். வருமானத்திலிருந்து ஓர் அளவு தொழிலாளிகளுக்குப் பங்கு கொடுக்க வேண்டும் என்பதை அரசாங்கம் ஒப்புக் கொண்டால், தனிப்பட்டவர்களும் அதை ஒப்புக் கொள்வார்கள். நாம் சொல்லும் கொள்கையை நாமே கடைப்பிடிக்கவில்லை என்றால் மற்றவர்கள் எப்படி பின்பற்றுவார்கள். இன்றைக்கு டிரான்ஸ் போர்ட் சட்டம் இருக்கிறது என்றால், அதை டி. வி. எஸ். அல்லது எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். முதலாளிகள் அமல் நடத்த வேண்டும் என்றால், அவர்கள் சர்க்காரில் அமல் நடத்துகிறார்களா என்று பார்ப்பார்கள். ஆகவே லாபத்தில் தொழிலாளிகளுக்குப் பங்கு கொடுக்க வேண்டுமென்றால், அதை அரசாங்கம் முதலில் கடைப் பிடிக்க வேண்டும். அப்படியிருந்தால்தான் மற்றவர்களும் நல்லதொரு முடிவு எடுப்பார்கள்.

சென்னை பஸ்களில் வருமானம் குறைவு என்று சொல்லுகிறார்கள். காரணம் என்ன? ஒரு நேரத்தில் தான் இந்த பஸ்களில் போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கிறது. காலையிலே மயிலாப்பூர், மாம்பலம் முதலிய இடங்களில் இருந்து பாரீஸ் கார்னருக்கு அதிகமான பாஸஞ்சர்கள் வருகிறார்கள். அதே போல மாலையில் மாம்பலம் மைலாப்பூர் முதலிய இடங்களிலிருந்து பாரீஸ் கார்னருக்கு வரும் பஸ்கள் காலியாக வருகின்றன. இதனால் தான் லாபம் குறைவாக இருக்கிறது. எந்த ரூட்டுகளில் சர்க்காருக்கு சம்பாத்தியம் குறைவாக இருக்கிறது என்று கருதுகிறார்களோ அப்படிப்பட்ட ரூட்டுகளை சில காலத்திற்குத் தனிப் பட்டவர்களிடம் விட்டு அவர்கள் எப்படிச் செய்கிறார்கள் என்று பார்க்கலாம். அவர்களால் எப்படி எபிஷண்டாக நடத்த முடிகிறது என்பதை பார்க்கலாம். எக்ஸ்பிரிமெண்டாக ஒரு வருஷத்திற்கு விட்டு அவர்கள் எப்படி நடத்துகிறார்கள், என்ன வருமானம் அடைகிறார்கள் என்பதைப் பார்க்கலாம். அரசாங்க இலாகாவில் செலவுதிக்கப்படும் பணம் மக்களுடைய பணம், மக்கள் கொடுக்கும் வரிப்பணத்திலிருந்து செலவு செய்கிறோம். மக்களுடைய பணத்தை பாதுகாக்க வேண்டியது அமைச்சருடைய கடமை, இந்த சபையினுடைய கடமை. அந்த முறையில் இந்த இலாகாவில் லாபம் வருகிறதா என்று பார்க்க, இதை இன்னும் லாபகரமாக இயக்க என்ன வழி வகைகள் என்று கண்டறிய ஒரு கமிட்டியை நிறுவு வேண்டும் என்று கோருகிறோம். தனிப்பட்டவர்கள் அடையும் லாப அளவுக்கு சர்க்கார் இலாகாவிலும்

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி] [21st November 1963]

சம்பாத்தியம் வருகிறது என்று மக்களிடம் சொன்னால் தான் மக்கள் திருப்தியடைவார்கள். நேற்றைக்கு முன்தினம்கூட நான் பத்திரிகையில் பார்த்தேன். விமான விஷயமாக அறுபத்தாறு, அறுபத்தேழு லட்சம் ரூபாய் ஜே. ஆர். டி. டாடா அவர்கள் அளித்ததாகப் பத்திரிகையில் படம் கூடப்போட்டு பிரசுரமாகி இருந்தது. அப்படி அவர்களுக்கு எல்லாம் அதிகமான லாபம் வரக்கூடிய நிலையில் அரசாங்கம் நடத்துகிற பஸ் நிறுவனத்தில் லாபம் போதுமானதாக வரவில்லையென்று சொன்னால் மக்களுக்கு அரசாங்கத்தின்பேரில் இருக்கிற நம்பிக்கை, அரசாங்கம் நடத்துகின்ற தொழில் இலாகாவின் பேரில் இருக்கிற நம்பிக்கை, அரசாங்கம் நடத்துகிற தொழில்களின் பேரில் இருக்கிற நம்பிக்கைதான் அடியோடு குலைய நேரிடும். சோஷலிஸ்ட் கொள்கையை எதிர்த்துக் கின்ற சதந்திராக் கட்சி உறுப்பினர்களுக்கு—அரசாங்கம் எந்தத் தொழிலை ஏற்று நடத்தினாலும் இப்படித்தான் இருக்கும் என்று குறைபாடுகளை எடுத்துச் சுட்டி—சோஷலிஸ்ட் கொள்கையையே தூக்க சந்தர்ப்பம் ஏற்படும். ஆகவே தான் நான் சொல்கிறேன். இவ்விவாகாவில் இருக்கிற சிறுசிறு குறைகளை எல்லாம் நீக்குவதற்கு நாங்கள் சொல்வது போல பத்து அல்லது ஐந்து பேர்களை—இந்த மராமன்றத்தில் இருக்கிற உறுப்பினர்களில் இருந்தே பொறுக்கி ஒரு கமிட்டியை அமைத்தால் அந்தக் கமிட்டி இவ்விஷயத்தை நன்றாக ஆராய்ந்து பார்க்க சந்தர்ப்பம் ஏற்படும். எந்த எந்த முறையில் இவ்விவாகாவைச் சீர்படுத்தி அமைக்கலாம், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் வாங்குவதில் ஊழல் இல்லாமல் இருக்கிறதா, வாங்குகிற ஸ்பார் பார்ட்ஸ்கள் எல்லாம் ஒழுங்காக மாற்றி அமைக்கப்படுகிறதா, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் வாங்கினதாகக் கணக்கை எழுதிவிட்டு, பழைய சாமான்களை மாட்டப்படாமல் இருக்கிறதா, வாங்கிய புது சாமான்கள் சரியான முறையில் பாதுகாக்கப்படுகிறதா, மொத்த வசூல் சரியானதாக இருக்கிறதா, வசூலான பணம் கஜானாவுக்குப் போய்ச் செலுகிறதா என்றெல்லாம் நல்ல முறையில் பரிசீலனை செய்வதற்குச் சந்தர்ப்பம் ஏற்படும். நாங்கள் இப்போது அதைப்பற்றி விவாங்களைத் தனித்தனியாகச் சேகரித்து வருகிறோம். சென்னையில் இருந்து நாகப்பட்டினத்திற்கு ஒரு பஸ் போகிறது என்றால் போகும்போது என்ன வசூல், வரும்போது என்ன வசூல் மொத்தமாக 750 ரூபாய் கிடைக்கிறது என்றால் ஆகும் செலவு என்ன, சேதாரம் என்ன என்றெல்லாம் ஆராய்ந்து கேட்டுக் தெரிந்துகொள்கிறோம் என்றாலும் ஒரு கமிட்டியை இதற்கென்றே நிறுவி ஆராய்ந்து, ஒட்டை ஓடிசல்களை, குறைபாடுகளை நீக்க அரசாங்கம் முன்வந்தால் சென்னை அரசாங்க பஸ் நிறுவனம் சிறந்ததொரு ஸ்தாபனமாக வளர்வதற்கு வாய்ப்பு ஏற்படும். லாபம் இல்லாத ஷார்ட் ரூட்டுகளை வேண்டுமானால் தனியார்களுக்கே விட்டுவிட்டு நீண்டதூர பஸ்களை அரசாங்கம் விடுவதற்கு பரிசீலனை செய்யலாம். அரசாங்கத்தின் பணம் பொதுமக்களுடைய பணமாக லாஸ் இந்தப் பணம் சரியானமுறையில் செலவிட நாம் வழிவகை எடுத்துக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஆகவே தான் நான் வர் அல்லது ஐவர் அல்லது பதின்மர் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை

21st November 1963] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

அமைக்க வேண்டுமென்ற தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். இதைக்கொண்டுவந்ததனாலே கனம் அமைச்சரிடத்தில் நம்பிக்கை இல்லையென்று அர்த்தமாகாது. அவர்கள் நம் மாநிலத்தில் தொழில்கள் வளரவேண்டும் என்பதற்காக எடுத்துக் கொள்கிற முயற்சிகளைப் பாராட்டுகிறோம். இருந்தாலும் அவர்களோடு நாங்கள் ஒத்துழைப்பு நல்க வேண்டும், அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்கிற தொழில் நிறுவனங்கள் செம்மையாகத்தான் நடைபெற வேண்டும் என்கிற நோக்கத்தின் அடிப்படையில் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறோமே தவிர இந்த இலாகாவையே அழித்துவிடவேண்டுமென்பது நோக்கம் அல்ல. அரசாங்கம் பஸ்களை எடுத்துக்கொண்ட கொள்கையைக் கைவிடச் செய்யவேண்டுமென்பதற்காகவும் அல்ல என்பதை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். மேலும் மேலும் இந்த அரசாங்கத்தின் கொள்கைகள் சோஷலிஸ்ட் பாதையில் செல்லவேண்டுமென்றால் எடுத்துக்கொண்ட தொழில்கள் நல்லமுறையில் லாபகரமானதாக நடைபெறச்செய்யவேண்டுமென்ற அடிப்படையில் கொண்டுவரப்பட்டுள்ள தீர்மானத்தை வழிமொழிந்து, திரு. கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் கொடுத்த திருத்தத்தை ஆக்கிரித்து என் பேச்சினை இதோடு முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் உப-சபாநாயகர் அவர்களே, எதிர்க் கட்சி அங்கத்தினர் திரு. மதியழகன் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கக்கூடிய இந்த தீர்மானமானது அவசியம் அற்றது என்று நான் கருதுகிறேன். இன்றைக்கு சர்க்கார் நடத்துகிற பஸ்போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் கனம் அங்கத்தினர் திரு. மதியழகன் அவர்கள் பேசியதெல்லாம் சென்னை நகரத்தைப் பற்றிய விஷயமாகவேதான் இருந்தது. சென்னை நகரத்தில் இருக்கக்கூடிய பிரச்சினைகள் மனதில் வைத்து அவர்கள் சொல்லி இருக்கிறார்கள். ஆனால் அவருடைய தீர்மானத்தில், 'இந்த மாநிலத்தில் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள் எல்லாம்' என்று இருக்கிறது. அவர் சொன்னது சென்னை நகரத்தைப் பற்றித்தான் மாவட்டங்களைப் பற்றி அவருக்கு அக்கறை இல்லை, அவர் சென்னை நகர வாகியானதால் மாவட்டங்களைப்பற்றிக் கொஞ்சங்கூட அக்கறை இல்லாமல் பேசுகிறார் என்று தான் நினைக்க வேண்டி இருக்கிறது. பஸ்களுடைய நிர்வாகத்தைப் பொறுத்தவரையில் அது எவ்வாறு நடைபெறுகிறது, அதில் உள்ள குறைபாடுகள் என்ன என்பதை யெல்லாம் சட்டசபை உறுப்பினர்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை ஏற்படுத்திப் பரிசீலனை செய்யவேண்டும். பரிசீலனை செய்து அது பற்றிய விவரங்களை அந்தக் கமிட்டி இந்தச் சபையில் சமர்ப்பிக்க வேண்டும், அல்லது சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர வேண்டும் என்று அவர்கள் சொல்லும்போது வெளியில் இருப்பவர்களுக்கு அது நியாயம்தான் என்கூடப்படும். அவர்கள் என்ன ஒரு கமிட்டியைத் தானே போடச் சொல்கிறார்கள், அதை என் சர்க்கார் வேண்டாம் என்று சொல்லுகிறது, வேண்டாமென்று சொல்வதினாலே அதில் ஏதோ ஒட்டை உடைசல் இருக்கும்போல்

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

[21st November 1963]

இருக்கிறது. ஆகவே தான் அதைக் கமிட்டி போட்டு வெளிப்படுத்த வேண்டாமென்று அப்படியே மெழுகிப்பூசுகிறார்கள் ஆளும் கட்சிக் காரர்கள் என்று வெகு அழகாக எடுத்துப் பேசுவதற்கும் இது பயன்படுமே அல்லாது வேறு ஒன்றுக்கும் பயன் படாது. காரணம் என்ன? சர்க்கார் நடத்துகிற நிறுவனங்கள் எல்லாவற்றையும் பரிசீலனை செய்து அதிலுள்ள குறைபாடுகள், அதிலுள்ள ஓட்டைகள் என்ன என்பதை ஆராய்ந்து, அவற்றை சர்க்கார் எவ்வாறு நிவர்த்தி செய்யவேண்டும் என்பதற்கான வழிவகைகளைக் கூறுவதற்கும், நமக்குக் கிடைக்கவேண்டிய லாபம் எவ்வாறு விரயம் ஆகிறது அவற்றை எவ்வாறு தடுக்கலாம் என்று கூறுவதற்கும் தான் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி இருக்கிறது. எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியில் சட்டசபை உறுப்பினர்கள், மேல்சபை உறுப்பினர்கள் ஆகியவர்கள் தான் இருக்கிறார்கள். எதிர்க்கட்சி அங்கத்தினர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒருவேளை இந்த ஆண்டு கனம் திரு. மதியழகன் அவர்கள் வராமல் இருந்திருக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இந்த எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி ஒவ்வொரு ஆண்டும் பலபல தொழில் நிறுவனங்களைச் சென்று பார்வை இட்டு அவற்றிலுள்ள குறைபாடுகள் என்ன என்பவற்றை எல்லாங்கூடச் சேர்த்துக் கொடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள், அத்தகைய ஒரு அறிக்கையைத் தான் கனம் திரு. மதியழகன் அவர்கள்—இப்போது தமிழ் நாடு காங்கிரஸ் கமிட்டியின் தலைவராக இருப்பவர், எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியில் தலைவராக இருந்தபோது சமர்ப்பித்த அறிக்கையை வைத்துக்கொண்டுதான்—அங்கங்கே படித்துக் காட்டி, ‘தமிழ் நாடு காங்கிரஸ் கமிட்டியின் தலைவரே குறிப்பிட்டிருக்கிறார். தமிழ் நாடு காங்கிரஸ் கமிட்டியின் தலைவரே குறிப்பிட்டிருக்கிறார்’ என்று சொன்னார்கள். அப்படிச் குறிப்பிட்டுச் சொல்லவில்லை என்று யாரும் மறுக்கவில்லை. இருக்கக்கூடிய குறைபாடுகளை எடுத்துக் காட்ட வேண்டும் என்பதற்காகத்தானே எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியை நியமித்து இருக்கிறோம்? அந்தக் கமிட்டி தன்னுடைய கடமையைச் சரிவர செய்து கொண்டு இருக்கிற பொழுது, இந்த மன்றத்தின் மூலமாகவே அந்தக் கமிட்டி அமைக்கப்பட்டு வருகிற காரணத்தினாலே மற்றொரு கமிட்டி போடவேண்டிய அவசியம் என்ன? மற்றொரு கமிட்டி போடுவது அவசியம் என்று சொல்லுகிறபோது அதன் உறுப்பினர்கள் இந்த சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகவே இருக்கவேண்டுமென்று சொல்கிறார்களே தவிர வேறு நிபுணர்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டியை நியமிக்கவேண்டுமென்று கூடச் சொல்லவில்லை. சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் இருப்பது அங்கத்தினர்களைக் கொண்ட எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டியைத் தான் அமைத்து இருக்கிறோமே. அப்படி இருக்க மற்றும் ஒரு நான்கு, அல்லது ஐந்து அல்லது பத்து பேர்கள் கொண்ட ஒரு கமிட்டியைப் போட்டுவிடுவதினால் என்ன ஒரு விளைவு ஏற்பட்டு விடப் போகிறது என்பது எனக்குப் புரியவில்லை. திராவிட முன்னேற்றக் கழக அங்கத்தினர் திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் பேசும்போது, சென்னை நகரத்தில் ஓடக்கூடிய பஸ்களில் லாபம் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களில்தான்

21st November 1963] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

லாபம் என்று சொன்னார்கள். இது ஒன்றும் புதிது அல்ல. எஸ்டி. மேட்டல் கமிட்டி ரிப்போர்ட்டிலும் சரி, ஆடிட் ரிப்போர்ட்டிலும் சரி இதைத்தான் சொல்கிறார்கள். இன்றைக்குத் தனியார் நடத்தக் கூடிய பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி, சர்க்கார் நடத்தக்கூடிய பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி ஷார்ட் ரூட்டில் ஓடக்கூடிய பஸ்களில் லாபம் இல்லை. இன்றைய தினம் ஷார்ட் ரூட்டுகளில் பஸ் விடுவதற்குத் தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு பர்மிட் வழங்கினால் அதை அவர்கள் ஏற்றுக்கொள்வதே இல்லை. ஷார்ட் ரூட்டில் நஷ்டம் தான் ஏற்படுகிறது. லாங் ரூட்டில் தான் லாபம் ஏற்படுகிறது. ஷார்ட் ரூட்டுகளில் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்பதற்கான காரணம் நமக்கு ஒன்றும் தெரியாது என்று சொல்ல முடியாது. ஒரு இடத்தை விட்டு பஸ் கிளம்பினால் 20 கெஜத்திற்குள் மற்றொரு பஸ் ஸ்டாப் வந்து விடுகிறது. இப்படி பஸ்களை நிறுத்தி நிறுத்தி ஓட்டுவதினால் எந்தனோ பெட்ரோல் செலவு, டீஸல் ஆயில் செலவு, லாங் ரூட்டில் போனால் எவ்வளவு மிச்சம் கிடைக்கும் என்பது ஒரு வண்டியை வைத்து பராமரிக்கின்ற எல்லோருக்கும் தெரியும். அரசாங்கம் பஸ்களை ஏற்று நடத்துவது லாபம் சம்பாதிக்கிற ஒரே நோக்கத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டது அல்ல. சென்னை நகரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் சென்னை நகரத்தில் உள்ள மக்களுக்கு இன்னும் அதிக வசதி செய்து தரவேண்டுமென்று நாம் மக்களுடைய பிரதிநிதியாகச் சொல்லவேண்டுமே தவிர, 1960-ம் வருஷம் 17 லட்சம் ரூபாய் லாபம் வந்தது, 1961-ம் வருஷம் அது 11 லட்சமாகக் குறைந்துவிட்டது, இப்படி லாபம் குறையலாமா? என்று கேட்பதோ, லாபம் குறைந்து வருவதினால் இதில் ஏதோ ஓட்டை உடைச்சல் இருக்கிறது என்று பேசுவதோ சரியல்ல. ஆண்டுக்கு ஆண்டு லாபம் பெருகிக்கொண்டே இருக்கவேண்டும் என்று சொல்வதற்கு சர்க்கார் என்ன வட்டிக் கடை வைத்து நடத்துகிறார்களா? அரசாங்கத்திற்குக் கிடைக்கக்கூடிய லாபத்தின் அளவு கொஞ்சம் குறைந்தாலும் கூட மக்களுக்கு வசதி அதிகரிக்க வேண்டும். அந்தத் தொழில் வடாபனத்தில் வேலை செய்யக்கூடிய தொழிலாளர்களுடைய நலன்கள் நல்ல முறையில் பாதுகாக்கப்படவேண்டும், என்பதுதான் நம்முடைய குறிக்கோளாக இருக்கவேண்டும். அதைவிட்டு நண்பர் திரு. கிருஷ்ண மூர்த்தி அவர்கள் பேசும்போது இதே ரூட்டில் தனிப்பட்ட ஒரு முதலாளிக்கும் பர்மிட் கொடுத்துப் பாருங்கள், இந்த இரண்டு துறையினர் பஸ்களும் ஓட்டும், அப்போது சர்க்கார் நடத்தும் பஸ்ஸின் லாபத்தையும், தனியார் நடத்தும் பஸ்ஸின் லாபத்தையும் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கலாம் என்று சொன்னார்கள். ஏதோ கிராமத்தில் ஒரு கோழிக்கும் இன்னொரு கோழிக்கும் சண்டை விடுவார்கள். எந்தக் கோழி ஜெயிக்கிறது, எந்த ஊர் கோழி வென்றது என்று ஒன்றோடு ஒன்று மோதவிட்டுப் பார்ப்பார்கள். அப்படி இந்த பஸ் போக்குவரத்துத் துறையில் அரசாங்க பஸ்ஸோடு தனியார் துறை பஸ்ஸையும் மோதவிட்டு பார்க்க வேண்டும் என்று கனம் அங்கத்தினர் சொல்வது சரியான யோசனை ஆகாது. நாம் செய்கின்ற காரியங்கள் விளையாட்டுக் காரியங்கள் அல்ல. தனியார் துறையாக

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [21st November 1963]

இருந்தாலும் சரி, அரசாங்கத் துறைபாக இருந்தாலும் சரி, ஒரு பஸ் என்றால் எவ்வளவு விலை? ஒரு பஸ் வாங்குவதற்கு நம்முடைய நாட்டு மூலதனம் வெளிநாட்டுக்கு எவ்வளவு செல்கிறது என் றெல்லாம் தெரியாமல் பேசுவது சரியாகாது. எத்தனை லட்சம் ரூபாய் அன்னிய நாட்டுச் செலாவணி நமக்கு வேண்டியிருக்கிறது? இவை எல்லாம் பாரதநாட்டின் பணம் என்கிற சிந்தனை நமக்கு வேண்டும். ஆகவே கனம் அங்கத்தினர் சொன்னதுபோல்—ஒன்றோ டொன்று மோதவிட்டு இரண்டும் குட்டிச்சுவராகும்படியான காரி யத்தில் நாம் இறங்கக்கூடாது என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி: நான் மோதவிடவேண்டும் என்று சொல்லவில்லை. பரிட்சார்த்தமாக—நமக்கு நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்கிற ஒரு ரூட்டில் தனியாருடைய பஸ் ஒன்றை ஒரு குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு ஓடச் செய்து அதில் லாபம் வந்ததா, வந்தது என்றால் எவ்வளவு, நமக்கு லாபம் வந்ததா, வந்தது என்றால் எவ்வளவு என்று ஒன்றோடொன்று ஒப்பிட்டு ஆராய்ந்து பார்க்க முயற்சி எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்றுதான் சொன்னேன்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர்: கனம் அங்கத்தினர் இப்போது என்ன வேண்டுமானாலும் சொல்லலாம். எனக்கு நன்றாக நினைவு இருக்கிறது. சென்ற கூட்டத்தொடரில் அவர்கள் நம் மாதிலத்தில் உள்ள பஸ்கள் எல்லாவற்றையுமே தேசியமாக்கவேண்டும் என்ற ஒரு தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்து பேசினார்கள். இப்போது தனியார்களுக்குக் கொடுத்துப் பாருங்கள் என்று சொல்கிறார். முன்பு எல்லா பஸ்களையும் தேசியமாக்கவேண்டுமென்று சொன்ன திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தினர், இன்றைக்கு உங்களுக்கு பஸ் துறையில் நஷ்டம் வருகிறதே, தனியார் துறைக்கு விட்டுவிடுங்கள் என்று சொன்னால்—அவர்களால்தான் இப்படி ஒன்றுக்கொன்று மாறுபட்ட கருத்துக்களை ஒன்றோடொன்று மோதவிட முடியும்.

ஆகையால் நான் என்ன சொல்கிறேன் என்றால் சர்க்கார் எந்தத் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டாலும் சரி அதனால் பொதுமக்களுக்கு அதிக நன்மை இருக்கிறதா என்று பார்க்கவேண்டும். தனியார் துறையில் இருந்தபோது பொதுமக்கள் அடைந்த நன்மையைவிட இப்போது அதிகமான நன்மையைப் பொதுமக்கள் பெறுவதற்கு இன்னும் என்ன என்ன வசதிகளை எல்லாம் செய்து தரவேண்டும் என்று பார்க்கவேண்டும். சர்க்கார் தொழில் நிறுவனங்களில் வேலை செய்கிற தொழிலாளர்களுக்கு—தனியார்த் துறையில் வேலை செய்த போது கிடைத்த அனுகூலங்களைவிட இப்போது அதிகமான அனுகூலங்கள் கிடைக்கின்றதா என்று பார்க்கவேண்டும். அப்படிப் பார்த்தால், என்னால் நிச்சயமாகச் சொல்ல முடியும், இப்போது பொதுமக்கள் மட்டும் அதிக வசதிகளைப் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று சொல்ல முடியாது. தொழிலாளர்களும் கூட அதிகமான வசதி களைப் பெற்று இருக்கிறார்கள். ஏதோ கத்துக்குட்டிகளை வைத்துக் கொண்டு பஸ்களை ஓட்டுவதாக கனம் திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி வேண்டுமானால் சொல்லலாம். ஆனால் எனக்குத் தெரியும் —தனியார் கம்பெனியில் வேலை செய்துகொண்டிருந்த பல ஹூறுகள்

21st November 1963]

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

கணக்கான டிரைவர்கள் இன்றையதினம் அரசாங்க டிரான்ஸ் போர்ட்டில் சேர விண்ணப்பங்கள் போட்டுக்கொண்டே இருக்கிறார்கள். விண்ணப்பங்கள் குவிந்து கிடக்கின்றன. காரணம் என்ன? தனியார் துறையில் வேலை செய்வதைவிட அரசாங்கத் துறையில் வேலை செய்கின்ற ஊழியர்களுக்கு அதிக வசதிகள், சலுகைகள் தரப்படுகின்றன என்பதை எல்லோரும் உணர்வார்கள். ஆகவே தான் இன்றைக்கு நான் சொல்ல விரும்புகிறேன், திரும்பவும் நஷ்டமுள்ள ரூட்டுகளை தனியார்களுக்கே விட்டுவிடலாமென்று சொல்லும் யோசனை சரியானதாக இருக்காது. இன்னும் நமக்கு அதிக லாபம் வேண்டும் என்றால் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுக்கக்கூடிய வசதிகளைக் குறைக்கலாம். அல்லது பொது மக்களுக்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தலாம். இப்படியெல்லாம் செய்தாவது லாபத்தை உயர்த்தவேண்டும் என்பது என்றைக்கும் நம்முடைய கொள்கையாக இருக்கக்கூடாது. பொதுமக்களுக்கு நன்மை ஏற்படும் வகையில், தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை ஏற்படும் வகையில், பொதுமக்களுக்கு கட்டணத்தை உயர்த்தாத முறையில் செம்மையான முறையில் அரசாங்க பஸ்கள் இப்போது இயங்கிக் கொண்டிருக்கிறது என்றால் இந்த முறைதான் விசேஷமானது.

கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் நம்பிக்கை வைக்கிறேன் என்றால் வைக்கிற நம்பிக்கையை அராகுறையாக வைப்பானேன்? முழுமையாக வைக்க வேண்டும். மற்ற மாநிலங்களில் நடக்கக் கூடிய பஸ் போக்குவரத்து இலாகா நிர்வாகத்தைவிட நம்முடைய மாநிலத்தில் தான் திறம்பட நடக்கிறது என்று சொன்னால்—அப்பறம் அங்கே ஓட்டை, இங்கே ஓட்டை, இதைப் பரிசீலிக்க ஒரு கமிட்டி வேண்டும் என்றெல்லாம் சொல்வதில் என்ன அர்த்தம் இருக்கிறது? அதுவும் நான் முன்பே சொன்னதுபோல எஸ்டிமேட் கமிட்டி ஒன்று இருக்கும்போது மீண்டும் சட்டசபை உறுப்பினர்களைக் கொண்டு ஒரு கமிட்டியைப் போட்டு இதைப் பரிசீலனை செய்யவேண்டுமென்று சொல்வது சரியாக இராது. அதற்குத் தேவையும் இல்லை. நம்முடைய நேரமும், காலமும் வீணாக விரயமாகத்தான் போகும். ஆகவே அதற்கு அவசியம் இல்லையென்று சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : நான் முன்பு சொன்னது போல திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் பஸ்களைத் தேசியமாக்கும் கொள்கையில் கொஞ்சம் கூட மாறுபடவில்லை. பரிட்சார்த்தமாக நம்முடைய நன்மையை உத்தேசித்து, நம்முடைய பஸ்களை லாப கரமாக ஓட்டுவதற்கு தனியாருடைய அனுபவத்தைப் பெற முயற்சி செய்து இதை அபிவிருத்தி செய்யலாம் என்றுதான் குறிப்பிட்டேன். தேசியமாக்கும் கொள்கையை இன்றைக்கும் திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் விடவில்லை. கனம் அங்கத்தினர் தம்முடைய தவறைத் திருத்திக் கொள்வார்கள் என்று நம்புகிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானத்தில் கோரி இருக்கிறபடி ஒரு கமிட்டியை அனுமதிக்கவேண்டுமென்பதற்கு ஏன் இவ்வளவு ஆட்சேபனை

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [21st November 1963]

இருக்கவேண்டுமென்று எனக்குத் தெரியவில்லை. எஸ்டிமேட் கமிட்டியினுடைய கடமை வேறு. இதில் யோசனை சொல்லியிருக்கக் கூடிய கமிட்டியின் நோக்கம், கடமை வேறு. எஸ்டிமேட் கமிட்டி நிரந்தரமாக இருக்கவேண்டியது. ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் வெவ்வேறு துறைகளை எடுத்துக்கொண்டு விரிவாகப் பரிசீலனை செய்து நிர்வாகத்தில் இருக்கிற குறைபாடுகளைச் சுட்டிக்காட்ட கடமைப்பட்டது. இங்கே கூறி இருப்பது, ஓரளவு சரியான கருத்தை வெளியிட வில்லை என்றாலும் ஒவ்வொரு அரசாங்க நிறுவனத்திற்கும் ஒவ்வொரு கண்காணிப்பு கமிட்டி இருக்கவேண்டுமென்ற கொள்கை பார்லிமெண்டில் கூட வற்புறுத்தப்பட்டு வருகிறது. அந்த அடிப்படையை ஏற்றுக்கொண்டு கமிட்டிகள் அமைக்கப்பட்டு வருகின்றன—அதே போல இங்கும் சர்க்காருடைய பஸ் நிறுவன கண்காணிப்புக்காக ஒரு கமிட்டியை நியமிக்கவேண்டும் என்பதில் ஆட்சேபணை இருப்பதற்கு இடமில்லை. இந்தத் தீர்மானத்தை ஏற்றுக் கொண்டு அத்தகைய ஒரு கமிட்டியை அமைப்பது மிகவும் உபயோகமாகத்தான் இருக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். அரசாங்க பஸ் நிறுவனத்தை நாம் குறை கூறுகிறபோது ஒரு விஷயத்தில் ஜாக்கிரதையாக இருக்கவேண்டுமென்பது என்னுடைய நோக்கம். நாம் குறை சொல்வது எல்லாம் தனியார் துறைக்குப் பாராட்டு தெரிவிப்பதற்கு அல்ல. தனியார் துறையில் இருந்தால் இது இன்னும் திறமையாக இருக்கும் என்று சொல்வதற்காக அல்ல. இதிலுள்ள குறைபாடுகளை நிவர்த்தி செய்து இந்த நிறுவனம் ஜனங்களுக்குத் திறம்பட சேவை செய்யவேண்டும் என்பதுதான் என் சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் நான் கொண்டுள்ள குறிக்கோள். இந்த அடிப்படையிலேயே இந்த நிறுவனத்திலுள்ள குறைபாடுகளை எடுத்துச் சொல்லி வந்திருக்கிறேன். இப்போது குறிப்பாக சென்னை நகரத்தில், அரசாங்கம் நடத்துகின்ற பஸ் நிறுவனத்தைக் குறை கூறுகிற போது இதைத் தனியார் துறைக்கு மாற்றிவிடவேண்டுமென்ற நோக்கம் இல்லை. இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டுவந்தவர்களுக்கும் அது நோக்கமாக இருக்க முடியாது. அத்தகைய நோக்கம் தங்களுக்கு இல்லை என்பதை அந்த தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்தவரும் சரி, ஆதரித்தவர்களும் சரி, சொல்லிவிட்டார்கள். அந்த நிறுவனத்திலுள்ள குறைபாடுகளைக் களை வேண்டுமென்ற ஆர்வத்தில் தவறான கருத்து தோன்றும்படி ஏதாவது சொல்லி இருக்கலாம். அவ்வளவுதான். சர்க்கார் பஸ் நிறுவனம் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் பொதுமக்களுக்கு வசதி அதிகரிக்கவேண்டும். கட்டணம் குறைவாக இருக்கவேண்டும். அந்த நிறுவனத்தில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்குச் சம்பளம் அதிகமாக இருக்கவேண்டும். போனஸ் வசதிகள் இருக்கவேண்டும். வேலை நேரம், விடுமுறை ஆகியவற்றிலும் அதிக வசதி இருக்க வேண்டும்.

நகரத்தில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. அரசாங்கம் போக்கு

வரத்தை நடத்துவதால் இருக்கக்கூடிய கஷ்டம் அல்ல அது என்பதை மனதில் கொள்ளவேண்டும். தனியார் நடத்தினால் கூட இந்தக் கஷ்டங்கள் இருக்கத்தான் செய்யும். அரசாங்கம் நடத்து

21st November 1963] [திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்]

வதால் சில ரூட்கள் லாபமா, நஷ்டமா என்பதைப் பார்க்காமலே மக்களுடைய வசதியை முன்னிட்டு பஸ்களை விட்டு வருகிறார்கள். அரசாங்கம் நடத்துவதால்தான் திறமையாக நடத்த முடியவில்லை, லாபம் அதிகமாகக் கிடைக்கவில்லை, ஊழல் இருக்கிறது என்ற தவறான எண்ணத்தைப் பாப்புவது மிகவும் ஆபத்தானது. அப் பேர்ப்பட்ட எண்ணத்துடன் சில பத்திரிகைகள் திட்டமிட்டே பிரசாரம் செய்து வருகின்றன. அந்த முறையில் தலையங்கம் எழுதுகிறார்கள், 'ஆசிரியர்களுக்குக் கடிதங்கள்' பகுதியில் அந்த மாதிரிக் கடிதங்களைப் பிரசுரிக்கிறார்கள். இங்கு விவாதம் நடத்துவது அந்த மாதிரி அபிப்பிராயத்துடன் அல்ல என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரை, ஒரு அடிப்படைப் பிரச்சனை இருக்கிறது என்பதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்தவரை இன்றைக்கு இருப்பது போல் இரண்டு பங்கு பஸ்களை விட்டால் கூட மக்களுடைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய முடியுமா என்பதை யோசிக்க வேண்டும். சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் சாலைகளில் மிகுந்த சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. சாலையை அபிவிருத்தி செய்யாமல் துரிதப் போக்குவரத்தை நடத்த முடியாது. 'மோபஸல்' பஸ் ஒரு நாளைக்குச் சராசரி 250 மைல் போகிறது என்றால் சென்னையில் அவ்வளவு மைல் போக முடியாது. இங்கு பஸ் ஸ்பீட் எடுத்துப் புறப்பட்ட இரண்டு நிமிஷங்களுக்குள் குறுகலான சாலைகளின் காரணமாக வேகத்தைக் குறைக்கவேண்டியிருக்கிறது; நடுவில் எத்தனையோ ஸ்டாப்புகளில் நிற்கவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, சென்னை நகரில் குறுகலான சாலைகளில் பஸ்களை விட வேண்டியிருப்பதால் சாலை அபிவிருத்தியைச் செய்யாமல் பஸ்களின் எண்ணிக்கையை மட்டும் அதிகப்படுத்திப் போக்குவரத்தைத் துரிதப்படுத்த முடியாது என்பதை உணர்ந்து இந்தப் பிரச்சனையிலே அரசாங்கம் கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

போக்குவரத்து இலாகாவிலே தொழிலாளர்கள் அனாவசியமான கஷ்டத்துக்கு உள்ளாகிறார்கள். கண்டக்டர்களுக்குக் கெட்ட பெயர் ஏற்படவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடே சில சந்தர்ப்பங்களில் காரியங்கள் நடந்துவிடுகின்றன. பொதுமக்களும், தொழிலாளர்களுடன் நல்ல முறையில் ஒத்துழைத்தால்தான் நல்ல நிலைமை ஏற்பட முடியும். தொழிலாளர்களும் சேவை செய்கிறோம் என்ற மனப்பான்மையில் பணி புரிய வேண்டும். மந்திரி நல்ல அறிவாளியாக, திறமையுடையவராக மட்டும் இருந்தால் நல்ல முறையில் நடத்தி விட முடியாது. உபயோகப்படுத்தும் பொதுமக்களுக்கும் பொதுச் சொத்து என்ற எண்ணம் இருக்கவேண்டும்; பணி புரியும் தொழிலாளர்களுக்கும் பொதுச் சொத்தில் அக்கறை இருக்கவேண்டும். பொதுமக்கள் அரசாங்கத்தின்மீது இருக்கும் ஆத்திரத்தைக் கண்டக்டர் மேல் காட்டி விடுகிறார்கள் மந்திரி

[திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம்] [21st November 1963]

மேல் இருக்கும் கோபத்தைக் கண்டக்டர் மேலும், அதிகாரிகள் மேலும் காட்டி என்ன பயன்? கண்டக்டர்களும் பொதுமக்களுடன் பழகும்போது பண்புடனும், மரியாதையுடனும் பழகவேண்டும் என்பதை அவசியம் வலியுறுத்த வேண்டும். அதற்காக அவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுக்கவேண்டுமென்று எஸ்டிமேட் கமிட்டி சிபாரிசு செய்திருக்கிறது. டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் ஆகியவர்களுக்குப் பயிற்சி கொடுக்க ஆறு மாத கோர்ஸ் ஆரம்பித்தால் கூட பரவாயில்லை. மெகானிகல் இலாகா சம்பந்தப்பட்டு மாட்டுமல்லாது, பண்போடு ஜனங்களிடத்தில் எப்படிப் பழகுவது, விபத்துக்கள் ஏற்பட்டால், பிரேக்டவுன் ஏற்பட்டால் எப்படி நடந்து கொள்வது என்பது எல்லாவற்றுக்கும் பயிற்சி கொடுக்கவேண்டும். நம்முடைய சோஷலிச லட்சியம், திட்டங்கள் ஆகியவை பற்றியும் அவர்கள் உணரச் செய்ய வேண்டும். தாங்கள் வெறும் கூலிப்பட்டாளம் அல்ல, சேவா உணர்ச்சியுடன் பணி புரிகிறோம் என்ற உணர்வை அவர்களுக்கு ஊட்டவேண்டுமென்று வற்புறுத்திக் கூறிக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. எம். எஸ். மணி : கனம் சட்ட மன்ற துணைத் தலைவர் அவர்களே, எங்களுடைய கட்சிச் செயலாளர் மதியழகன் கொண்டு வந்த இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இன்று அரசாங்கத்தால் சென்னை நகரில் நடத்தப்படுகிற போக்குவரத்துத் துறைக்கு மூலதனமாக சுமார் 7 கோடி ரூபாய் போட்டிருக்கிறார்கள் அதிலிருந்து 1963-ம் ஆண்டில் நமக்கும் கிடைத்த லாபம் 11 லட்சம் என்று சொல்லப் படுகிறது. அதற்கு முந்திய ஆண்டுகளில் 500 பஸ்களை நடத்திக் கொண்டிருந்தபோது 28 லட்சம் ரூபாய்க்குக் கூடுதலாகவே லாபம் பெற்றோம். இன்றைய தினம் அந்த லாபம் குறைவதற்குக் காரணம் என்ன? நிர்வாகத்திலே என்ன ஊழல் ஏற்பட்டிருக்கிறது? அவர்களுக்கு என்ன சிரமம் ஏற்பட்டிருக்கிறது? இது பற்றியெல்லாம் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் கனம் அங்கத்தினர் மதியழகன் அவர்கள் ஒரு கமிட்டியை அமைக்க வேண்டுமென்ற தீர்மானத்தை கொண்டுவந்திருக்கிறார்கள்.

இன்றைய தினம் ரயில்வே நிர்வாகத்தை மத்திய சர்க்கார் நடத்துகிறது. ரயில்வே நிர்வாகம் செம்மையாக நடைபெறவேண்டுமென்பதற்காகவும், அதிலே பலர் டிக்கட் இல்லாமல் பிரயாணம் செய்பவர்களைத் தடுப்பது பற்றி ஆலோசிக்கவும், அடிக்கடி ரயில் விபத்து ஏற்படாமல் இருக்கவேண்டுமென்பது பற்றி யோசிக்கவும் இன்றைய தினம் மத்திய சர்க்கார் ஒரு கமிட்டியை அமைத்திருக்கிறார்கள். பல அங்கத்தினர்களுடைய யோசனையை ரயில்வே நிர்வாகம் கேட்கிறது. அவ்வாறு கேட்டு சீர்குறித்திக் கொள்ள ரயில்வே நிர்வாகம் முயலுகிறது. அவ்வாறு சீர்குறித்திக் கொள்வதன் காரணமாக ரயில்வே இலாகாவிலே நல்ல லாபம் கிடைக்கிறது. அதைப் போலவே இன்றையதினம் கூட்டுறவு ஸ்தாபனங்களிலே தனியாக அதிகாரிகள் இருந்தாலும் கூட, அங்கே ஒரு

21st November 1963] [திரு. எம். எஸ். மணி]

கமிட்டி செயல்படுகிறது. தனிப்பட்ட அதிகாரிகள் தவறு செய்யாமல் பார்த்துக் கொள்ள கமிட்டியும், கமிட்டி தவறு செய்யாமல் பார்த்துக் கொள்ள அதிகாரியும் என்ற நிலைமையில் இன்றைய தினம் கூட்டுறவு முறையிலே கமிட்டி செயல்பட்டு வருகிறது. போலீஸ் இலாகாவை எடுத்துக் கொண்டாலும் 'உஷார்' கமிட்டி என்ற ஒரு கமிட்டி ஒவ்வொரு ஸ்டேஷனிலும் இருக்கிறது. அந்தத் தப் பகுதிகளில் இருக்கின்ற 10 பேர்கள் அதிலே இடம் பெறுகிறார்கள். எங்கே திருட்டு நடக்கிறது, எங்கே கள்ளச் சாராயம் காய்ச்சுகிறார்கள் போன்ற விவரங்களைக் கொடுத்து போலீசாருக்குத் துணையாக அந்தக் கமிட்டி இருக்கிறது. இந்த முறையில் லாபம் பெற, நன்மை பெற கமிட்டிகளை அமைக்கிறோம். அதே போன்றே சட்ட மன்றத்திலும் பல குழுக்களை அமைத்துக் காரியங்களைச் செய்து வருகிறோம்.

பஸ் போக்குவரத்தைத் தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்று சொல்வதன் நோக்கம், ஒன்று பொதுமக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும்; இரண்டாவது தனியாருக்குக் கிடைக்கக் கூடிய அளவுக்கு லாபம் அரசாங்கத்துக்குக் கிடைத்தால் அதைக் கொண்டு மேலும் பல தொழில்களை ஆரம்பித்து மக்களுக்கு வசதிகளைச் செய்யலாம் என்பதற்காகத்தான். ஏழு கோடி ரூபாய் மூலதனம் போட்டு வருமானம் இல்லாமல் இருக்க வேண்டுமென்பதற்காக தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. தேசிய மயமாக்கியிருக்கும் பஸ் போக்குவரத்துத் துறையிலே உள்ள குறைகள் என்னென்ன, அதை எப்படிப் போக்குவது, லாபத்தை எவ்வாறு அதிகரிப்பது போன்ற விஷயங்களில் ஆலோசனை கூறவேண்டுமென்ற வகையிலேதான் ஒரு கமிட்டி அமைக்கவேண்டுமென்ற இந்தத் தீர்மானம் வந்திருக்கிறது. ஏற்கனவே இருந்த அட்வைசரி கமிட்டியையும் கலைத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, இப்போது ஒரு கமிட்டியைப் போட்டால் நல்ல முறையில் செயல்பட முடியும் என்று கூற விரும்புகிறேன்.

தற்போது அரசாங்க பஸ்களைப் பொறுத்தவரை விபத்துக்கள் அதிகரித்துக் கொண்டே இருக்கின்றன. மக்கள் தொகைப் பெருக்கம் விபத்துக்குக் காரணமாகக் கூறப்பட்டாலும் விபத்துக்களைக் குறைக்க நாம் சில நடவடிக்கைகளை எடுக்க வேண்டும். அதற்கு ஒரு கமிட்டி இருந்தால் டைரக்டருக்கும், தொழில் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் வசதியாக இருக்கும்.

பொதுவாக, போக்குவரத்துத் துறையிலே உள்ள தொழிலாளர்களுக்குப் பல குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. திருச்சியிலிருந்து நான் 16-ம் தேதியன்று அரசாங்க பஸ்ஸில் வந்தேன். அந்த பஸ்ஸை ஓட்டிவந்த டிரைவரின் சிரமத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அந்த பஸ்ஸிலே ஹாரன் அடிக்கவில்லை. பஸ்ஸிலே உட்கார்ந்திருந்தவர்கள் சர்க்கார் பஸ்ஸைப் பற்றிக் குறை கூறிக் கொண்டிருந்தார்கள். நான் எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்தவனானும் அவர்களுக்குப் பதில் சொல்லுகிற வகையில் அன்று மழை பெய்து

[திரு. எம். எஸ். மணி] [21st November 1963]

கொண்டிருந்தபடியால், மழைத் தண்ணீர் ஹாரனில் தங்கியிருப்பதன் காரணமாக ஹாரன் அடிக்காமல் இருக்கிறது என்று சொன்னேன். அதைப் பற்றி அந்த டிரைவரை விசாரித்தபோது, 'நான்கு நாட்களாக ஹாரன் அடிக்கவில்லை; அது பற்றி ரிப்போர்ட் கொடுக்கப்பட்டும் இதுவரை சரி செய்யப்படவில்லை, என்று பதில் சொன்னார். இதைப் பற்றி நான் டைரக்டருக்குக் கடிதம் எழுதினால் அந்தத் தொழிலாளியின் வேலை போய்விடும் நிலை ஏற்படுகிறது. ஆகவே, ஒரு கமிட்டி இருந்தால் இதையெல்லாம் உடனடியாக நிவர்த்திக்க முடியும். முதல் முதலாக அரசாங்க எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸை வெள்ளோட்டம் விடும்போது நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் ஏறி உட்கார்ந்து பார்த்தார்கள். நாங்களும் பார்த்தோம். அமெரிக்காவில் பார்த்து விட்டு வந்து அந்த முறையில் இங்கும் ஏற்படுத்தியிருப்பது நல்ல முறையில் இருக்கிறது என்று பாராட்டினோம். இன்றையதினம் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை எடுத்துக் கொண்டால், அவற்றில் பலவும் பிரேக்டென்ஸ் ஆகி இருப்பதைப் பார்த்து நான் உண்மையிலேயே வேதனைப்படுகிறேன். காரணம், மெயின்டனன்ஸ் சரியாக இல்லை என்பது தெரியவருகிறது. கண்டக்டர்களோ அல்லது டிரைவர்களோ இருக்கின்ற தவறுகளை ரிப்போர்ட் செய்கிறார்கள். அதன்படி உடனடியாக ரிப்பேர் செய்து விட்டால் பஸ்கள் குறிப்பிட்ட நேரத்தில் செல்ல முடியும். ஆனால் இன்றையதினம் நிலைமை அப்படியில்லை என்பதை வருத்தத்துடன் சொல்லிக்கொள்கிறேன். அது மட்டுமல்ல, இதில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரையில், எட்டு மணி நேர வேலை என்று எல்லோரும் சொல்லிக்கொள்கிறோம். சாதாரணமாக எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸிலுள்ள தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொண்டால் பத்து மணி நேரம் வரை வேலை செய்கிறார்கள் சாப்பாட்டுக்காக அரை மணி நேரம் ஒதுக்குகிறார்கள் என்று சொன்னால் அதையும் வேலையில் சேர்த்துக்கொள்வதில்லை. தனியார்களுையை எடுத்துக்கொண்டால் ஒரு பஸ்ஸை எடுத்த நேரத்திலிருந்து திரும்பவும் பஸ்ஸை ஷெட்டில் விடுவது வரையிலும் சாப்பாட்டிற்கு கொடுக்கின்ற நேரத்தையும் சேர்த்துத்தான் எட்டுமணி நேரம் என்று கணக்கிடுகிறார்கள். அதற்கு மேல் வேலை செய்திருந்தால் ஓவர் டைம் அலவன்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக்கொண்டால் இந்த நிலைமை இல்லை என்பதைச் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மேலும், இந்த இலாகாவில் ஏராளமாக செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். ஒரே வண்டியில் மூன்று பேர்கள் வருகிறார்கள். மூன்று இன்ஸ்பெக்டர்களும் செக் செய்து விட்டு வேறு வேலையில்லாததின் காரணமாக வண்டியில் உட்கார்ந்து கொண்டு சும்மா அரட்டையடித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதிகாரிகளைப்பற்றிக் கேவலமாகவும் பேசுகிறார்கள். இவற்றையெல்லாம் கேட்பதற்கு மிகவும் வருத்தமாக இருக்கிறது. சாதாரணமாக பத்து வண்டிகள் ஓடினால் ஒரு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் இருப்பார். ஆனால் ஒரே வண்டியில் மூன்று இன்ஸ்பெக்டர்கள். இருக்க வேண்டிய தேவையில்லை. திருச்சி எக்ஸ்பிரஸ் வண்டியை எடுத்துக் கொண்டாலும்

21st November 1963] [திரு. எம். எஸ். மணி]

வேறுள்ள எக்ஸ் பிரஸ் வண்டிகளை எடுத்துக்கொண்டாலும், திருச்சியிலேயே பெரும்பாலான டிக்கட்டுகளை ரிசர்வ் செய்து விடுகிறார்கள். வழியில் ஒன்றே இரண்டோ டிக்கட்டுகளைத்தான் கண்டக்டர்கள் கொடுக்கிறார்கள். இதை செக் செய்வதற்கு மூன்று பேர்கள் எதற்காக வண்டியில் ஏற வேண்டும் என்று தெரியவில்லை. இதைப் பற்றி இன்னும் சொல்லவேண்டுமானால் நான் கோயம்புத்தூரிலிருந்து எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் மூலமாக வரும்போது கருர் வரையிலும் ஒரு செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர் சரியான முறையில் செக் செய்ய முடியவில்லை. காரணம், அனுபவம் இல்லாத நிலையில் இருக்கிறார்கள். இந்த நிலைமையில் முன்னுருக்கும் அதிகமான இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே, இங்கு சென்னையில் கண்டக்டர்கள் முக்கியமான நேரத்தில் கீழேயிருந்து டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். சில நேரங்களில் வண்டிகளிலும் டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். இப்போதுள்ள முறைப்படி 7 ந.பை., 13 ந.பை. என்றெல்லாம் டிக்கட்டுகள் இருப்பதால் சில்லறைத் தகராறுகள் வருகின்றன. இதன் காரணமாகக் காலதாமதம் ஆகிறது. ஆகவே, ஐந்து ந.பை., பத்து ந.பை. என்ற அளவில் டிக்கட்டுகளை வைத்துவிட்டால் இந்தத் தகராறுகளைத் தீர்க்க முடியும், அதே நேரத்தில் கண்டக்டர்கள் சலபமாக வேலை செய்வதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இம்மாதிரிப்பட்ட குறைகளை எல்லாம் இதற்கென்று ஒரு கமிட்டியிருந்தால் தான், அதன் மூலமாக எடுத்துச் சொல்லி இந்த இலாகா திறம்பட நடைபெறுவதற்கு உதவி செய்ய முடியும். இக்கமிட்டி மூலம் இம்மாதிரிப்பட்ட பல குறைகளை நிவர்த்திக்கலாம், அதன் மூலம் இந்தத் துறையில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களும் திருப்தியுடன் வேலை செய்வார்கள்.

அதோடு, இந்தத் துறையில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு இந்த பஸ் நம்முடைய பஸ், நம்முடைய அரசாங்கத்தின் பஸ் என்ற எண்ணத்தை ஏற்படுத்த வேண்டும். அந்த எண்ணம் உள்ளபடியே இன்று தொழிலாளர்களிடத்தில் இல்லை என்பதை நாம் கானமுடிகிறது. காரணம், தனியார் துறையில் நடத்துகின்ற பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் அவர்களுக்குப் பல சலுகைகள் கிடைக்கின்றன என்ற எண்ணம் வந்துவிடுகிறது. அரசாங்கத் துறையிலுள்ள பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் தனியார்களுக்குக் கிடைக்கின்ற வருமானத்தை விடக் கொஞ்சம் குறைவாக இருக்கிறது. அதோடு இதில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற கஷ்டங்களை எடுத்துக் கொண்டால் பத்து, பதினைந்து வருடங்கள் வேலை செய்து விட்டு ஒரு நாள் தங்களுடைய கணக்கில் 10 ந.பை. குறைந்து போய்விட்டது என்றால் அதில் ஏதோ குற்றம் கண்டு பிடித்து டிஸ்மிஸ் செய்துவிடுகிறார்கள். 150 ரூபாய், 200 ரூபாய் தினசரி வசூல் செய்து விட்டுக் கணக்குக் கொடுக்கும்போது ஏதாவது

[திரு. எம். எஸ். மணி] [21st November 1963]

பத்து ந.பை. குறைந்து போய் விட்டது என்றால், அதை சம்பளத்தில் டிடித்துக்கொள்ளவோ அல்லது வேறு ஏதாவது வழியில் அதை வசூலாக்கிக் கொள்ளவோ செய்து சொள்ளலாம். அப்படியில்லாமல் டிஸ்மிஸ் செய்துவிடுகிறார்கள். இதன் காரணமாக இந்த இலாகாவிற்கு வருவதற்கே கண்டக்டர்கள் பயப்படுகிறார்கள். அதே நேரத்தில் வருமானம் அதிகம் வருகிறது, அல்லது லாபம் அதிகம் வருகிறது என்றால் அதன் மூலமாக போனஸ் அதிகமாகக் கிடைக்கும் என்ற எண்ணத்துடன் தனியார் துறையில் வேலை செய்கிறார்கள். இந்த இலாகாவை எடுத்துக்கொண்டால், 60 ரூபாய்க்கு மேல் போனஸ் கொடுத்தது உண்டா என்பதைக் கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அட்டன்டென்ஸ் போனஸ், வேறு வகையில் கொடுக்கப்படுகிற போனஸ் எல்லாவற்றையும் சேர்த்துத்தான் இந்த 60 ரூபாய் கிடைக்கிறது. இந்த அறுபது ரூபாய்க்கு மேல் போனஸாக யாருக்கும் கிடைக்கவில்லை. தனியார்த் துறையை எடுத்துக்கொண்டால் ஐந்து மாதச் சம்பளம், ஆறு மாதச் சம்பளம் வரை போனஸாகக் கிடைக்கிறது. அதே நேரத்தில் இந்த இலாகாவில் ஒழுங்காக வேலை செய்தால்--ஒரு நாள் கூட லீவ் எடுக்காமல் இருந்தால் 60 ரூபாய் தான் போனஸ் கிடைக்கும். ஆகவே இப்படிப்பட்ட நிலைமைகளை எல்லாம் எடுத்துக்கூறுவதற்குக் கமிட்டி மிகவும் அவசியம். இம்மாதிரிப்பட்ட ஒரு கமிட்டி இருந்தால், தொழிலாளர்களுக்கிடையில் இருக்கின்ற குறைகளையும், பொதுமக்களிடத்தில் இருக்கின்ற கருத்துக்களையும் எடுத்துச்சொல்லி, விவாதித்து இன்னும் மக்களின் வசதிகளுக்காக என்னென்ன செய்யலாம், என்னென்ன முறையில் புது பஸ்களை போடலாம், என்னென்ன முறையில் ஆல்ட்டரேஷன் செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி முடிவு எடுக்க முடியும்.

சென்னையிலுள்ள பஸ் போக்குவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், எப்போதும் 10, 15 வண்டிகள் ரோட்டோரத்தில் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. ரிலீஃப் செய்து போகிறவர்களும், அடுத்த டிப்யூட்டியில் வருகிறவர்களும் வரும் வரையில் இந்த வண்டிகள் எல்லாம் ரோடுகளில் நிற்கின்றன. தனியார் துறையைப் போன்று முன்கூட்டியே தக்க கவனம் செலுத்தினால் இவ்விதம் வண்டிகளை சும்மா நிறுத்த வேண்டிய நிலைமை ஏற்படாது. வண்டிகள் சும்மா நின்றால் அந்த நேர அளவுக்கு நமக்குத்தான் நஷ்டம். ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட்டை எடுத்துக்கொண்டால், பாரிஸ் கார்னரிலுள்ள சந்தில் எப்போதும் ஏழெட்டு பஸ்கள் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. அதோடு நாள் ஒன்றுக்கு கணக்கிட்டுப் பார்த்தால் 30 முதல் 40 பஸ்கள் வரை பிரேக்டெளன் ஆகிக்கொண்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. இதை உடனடியாக ரிப்பேர் செய்வதற்குரிய சாமான்கள் இல்லையா, அல்லது ரிப்பேர் செய்வதற்கான தொழிலாளர்கள் இல்லையா, அல்லது திறமையான வொர்க்ஷாப் இல்லையா, அல்லது முறையாகக் கவனிப்பார் இல்லையா என்று தெரியவில்லை. முக்கியமாக இதில் மேல் அதிகாரிகள் தக்க கவனம் செலுத்துவதில்லை.

21st November 1963] [திரு. எம். எஸ். மணி]

தெரிகிறது. கீழேயுள்ளவர்கள் பஸ்ஸிலுள்ள குறைகளைப் பற்றி ரிப்போர்ட் செய்தால், அவைகளைப்பற்றி உடனடியாக கவனித்துப் பார்த்து அவைகளில் எதைச் செய்திருக்கிறோம், இந்தக் குற்றம் ஏற்படுவதற்கான காரணம் என்ன என்பதையெல்லாம் மேல் அதிகாரிகள் கவனிக்கவேண்டும். இப்போதுள்ள நிலைமையை எடுத்துக்கொண்டால் கீழேயுள்ளவர்கள் ரிப்போர்ட்டுகள் கேட்பா ரற்றுக் கிடக்கின்ற நிலைமை தான் இருக்கிறது. அதே நேரத்தில் யாருக்காவது சலுகை கொடுக்கவேண்டும் என்று மேல் அதிகாரிகள் நினைக்கிறார்கள். நேற்றைய தினம் ஆறு, ஏழு பேர்கள் கண்டக்டர்கள் பயிற்சிசெய்து திருச்சியிலிருந்து வந்திருக்கிறார்கள். அவர்களை எம்.எஸ்.என்.எஸ். கம்பெனி போன்ற சில கம்பெனிகளில் கண்டக்டர்களாக இருந்து வேலை செய்து வந்தவர்கள். அவர்களுக்கு இங்கே பரீட்சை நடத்தப்படுகிறது. இவ்விதம் பரீட்சை வைப்பதில் மூன்று பேர்கள் தேர்வு பெறுகிறார்கள். இவர்களுக்கு மட்டும் வேலை கொடுக்கிறார்கள். மற்றவர்களுக்கு வேலையில்லை. இவர்கள் எல்லாம் ஆறு வருடம், ஏழு வருடம் கண்டக்டர்களாக வேலை செய்தவர்கள். இவர்கள் நல்ல முறையில் டிக்கட் கொடுக்கிறார்களா, நல்ல முறையில் வண்டியில் நடந்து கொள்ளுகிறார்களா என்பதைத்தான் பரீட்சையாகத்தான் பார்க்க வேண்டும். அதல்லாமல் ஏதோ ஆங்கிலத்தில் கேள்வியைக் கொடுத்து அதற்குப் பதில் சொல்லவேண்டும் என்று சொன்னால், மூன்றாம் ஃபாஸ்ட் வரை படித்த இந்த கண்டக்டர்கள் என்ன எழுத முடியும்? ஆகவே இம்மாதிரிப்பட்ட விஷயத்திலும் கவனம் செலுத்தவேண்டும். இதற்கெல்லாம் கமிட்டி இருந்தால் தான் வசதியாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னும் சொல்லப்போனால், நம்முடைய சர்க்கார் வண்டிகளுக்கு எல்லாம் 75 ஆயிரம் ரூபாய், 80 ஆயிரம் ரூபாய் செலவு செய்து கொண்டு வருகிறோம். மைசூர் அரசாங்கத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும் கூட, அவர்களுடைய வண்டிகளை எல்லாம் விட நம் வண்டிகள் மிகவும் அழகாகவும், கம்பிரமாகவும் இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட வண்டிகளில் ஒன்றிலாவது ஸ்பீடா மீட்டர் கிடையாது. பல வண்டிகளில் நல்ல முறையில் ஹார்ன் கிடையாது. எலக்ட்ரிக் ஹார்ன் இரண்டு இருக்கவேண்டும் என்று இருந்தாலும் கூட, அவை எங்கு போகிறது என்று யாருக்கும் தெரியாது. வண்டி வெளியில் போகும்போது முன்னால் இரண்டு டயர்களும் பின்னால் நான்கு டயர்களும் ஆறு டயர்கள் இருக்கும். ஆனால் திரும்பி வரும்போது அவைகள் சரியாக இருக்கின்றனவா என்று கவனிக்க வேண்டும். டயர்கள் ஆறு என்று எண்ணிக்கைக்கு இருக்கும். ஆனால் புதிய டயர்களுக்குப் பதிலாக பழைய டயர்களாக இருக்கும். யார் யாரோ கையாடல்கள் நடத்துகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட ஊழல்கள் அதிகமாக இருப்பதினால் தான் லாபம் நமக்கு அதிகமாகக் கிடைப்பதில்லை. லாபம் அதிகமாகக் கிடைத்தால் இன்னும் பஸ்களை அதிகப்படுத்த முடியும். மக்களுக்கும் வசதி செய்து கொடுக்க முடியும். அதன் மூலமாக வேறு

[திரு. எம். எஸ். மணி] [21st November 1963]

பல தொழில்களிலும் ஈடுபட முடியும். இதற்கெல்லாம் மூல காரணமாக இதில் வேலை செய்கின்ற தொழிலாளர்களுக்குத் தனியார் துறையில் கொடுப்பது போன்ற பல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்பதை இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

மேலும், சில பஸ்கள் லாபம் இல்லாமலே ஓடுகின்றன என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பட்ஜெட் கூட்டத்தில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் திருச்சி, தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை போன்ற பகுதிகளை எடுத்துக்கொண்டால் அங்கு நடைபெறும் டௌன் பஸ் போக்கு வரத்தை எடுத்துக்கொண்டால் நான் ஒன்றுக்கு 175 ரூபாய் முதல் 200 ரூபாய்வரை கிடைக்கிறது. இதில் மெயின்டனன்ஸ், கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் இவர்களது சம்பளம் மற்றும்முள்ள இதர செலவுகள் இவைகளுக்கெல்லாம் 125 ரூபாய் ஆகலாம். அதற்கு மேல் காலஞ் செலவாகாது. இதன் படி எடுத்துக்கொண்டாலும் நான் ஒன்றுக்கு 75 ரூபாய் கிடைக்கிறது. ஆங்கேயே இந்த நிலைமை என்றால், சென்னையை எடுத்துக் கொண்டால், 50 பேர்கள் 60 பேர்கள் ஏறக்கூடிய பஸ்களில் 80 பேர்கள், 90 பேர்கள் ஏறுகிறார்கள். அப்படியானால் நஷ்டமேற்படுவதற்கு என்ன காரணம் இருக்க முடியும்? முக்கியமாக வண்டிகள் நான்கு மணி நேரம், மூன்று மணி நேரம் சும்மா நிற்கிறது. அவ்விதம் சும்மா நிற்காமல் இருக்க அமைச்சர் அவர்கள் கவனம் செலுத்த வேண்டும். இதற்கான உதவிகளை கனம் அமைச்சர் அவர்களும், டைரக்டர் அவர்களும் செய்து கொடுப்பதற்கும், இதற்கான பல யோசனைகளைக் கூறுவதற்கும் இங்கே ஒரு குழு இருந்தால் நல்லது, அப்படிப்பட்ட ஒரு கமிட்டியை அமைக்க வேண்டும் என்று தான் இந்த தீர்மானம் கோருகிறது. இங்கே பெரிய பஸ் கம்பெனிகளை நடத்துகிறவர்கள் இருக்கிறார்கள். பஸ் தொழிலாளர்களுடைய குறைகளைக் கேட்டுச் சொல்லக் கூடிய பிரதிநிதிகள் இருக்கிறார்கள். இவர்களை எல்லாம் கமிட்டியில் நியமித்து தக்க ஆலோசனையைப் பெற்றுக்கொள்ளலாம். ஆகவே இப்பேர்ப்பட்ட ஒரு கமிட்டியை அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டு எங்களுடைய கட்சி செயலாளர் திரு. மதியழகன் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற தீர்மானத்தை ஆதரித்து என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன் வணக்கம்.

* கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னை ராஜ்ய போக்குவரத்து இலாகா சம்பந்தமாக இது இரண்டாவது விவாதம். முதலாவது விவாதம் பட்ஜெட்டிலே நடந்தது. இரண்டாவது விவாதம் அதே முறையிலே இப்போது நடக்கிறது. பட்ஜெட் விவாதத்திலே என்ன சொன்னார்களோ அதைத்தான் இப்போது திருப்பிச் சொன்னார்கள். பட்ஜெட்டிலே நான் என்ன சொன்னேனோ அதைச் சொல்லியே, திரும்பவும் அதே பழைய பல்லவியைச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இருக்கிறது. சட்ட சபையில் விவாதம் என்று சொன்னால் நான் சொன்ன வாதங்களில் இருக்கிற குறைபாடுகளை, அதில் தவறுகள்

21st November 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

என்ன இருக்கின்றன என்று எடுத்துக்காட்டி ஓரிரண்டு எடுத்துச் சொன்னால் கூட நல்ல முறையில் நாங்கள் நிர்வாகத்தை நடத்த உதவியாக இருக்கும். மேற்கொண்டு சொன்னதையே திருப்பித் திருப்பிச் சொல்லிக் கொண்டிருப்பதன் மூலமாக, அத்தகைய விவாதத்தின் மூலமாக பயன் கிடைப்பதில்லை.

இப்போது என்ன கூறப்பட்டது? பட்ஜெட் விவாதத்தின்போது சொன்னதே தான் திரும்பச் சொல்லப்பட்டது. குறைபாடு என்ன? 'இந்த இலாகா நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது, லாபம் அதிகமாக சம்பாதிக்கவில்லை' என்று சொல்லப்பட்டது. இதற்கு நான் பட்ஜெட் விவாதத்தின்போது கணக்குக் கொடுத்தேன். இந்த இலாகாவின் காப்பிட்டல் சார்ஜ் 7 கோடி ரூபாய் அல்ல; 4 கோடியே 98 லட்சம் ரூபாய் தான்—5 கோடி ரூபாய் என்று வைத்துக் கொள்ளலாம். லாபம் இது வரையிலும் சம்பாதித்து 1 கோடியே 72 லட்சம் ரூபாய், சென்னை ராஜ்ய சர்க்காருக்கு அதனுடைய நிதிக்கு நாங்கள் கொடுத்திருக்கிறோம். வட்டி கொடுத்தது போக, லாபமாக 1 கோடியே 72 லட்சம் ரூபாய் நாம் ராஜ்ய சர்க்காருக்குக் கொடுத்திருக்கிறோம். அதைத் தவிர இன்றைக்கு நம்மிடத்தில் 820 பஸ்கள் இருக்கின்றன. அந்த 820 பஸ்களின் மதிப்பு ஏறக்குறைய 3 கோடி ரூபாய்—டெப்ரிஸியேஷன் போட்டு. அதை 2½ கோடி ரூபாய் என்று வைத்துக் கொண்டாலும் சரி. எங்களிடத்தில் இருக்கிற நிதிகளைப் பார்த்தால் டெப்ரிஸியேஷன் ரிஸர்வ் 2 கோடியே 32 லட்சம் ரூபாய், டெவலப்மெண்ட் ஃபண்ட் 16 லட்சத்து 69 ஆயிரம் ரூபாய், பாஸஞ்சர் அம்னிட்டிஸ் ஃபண்ட் 2 லட்சம் ரூபாய், ஹவுஸிங் ஃபண்ட் 2 லட்சம் ரூபாய், ஆக இந்தத் துறையிலேயே நாம் 2 கோடியே 54 லட்சம் ரூபாய் வைத்திருக்கிறோம். ஆக, இதைப் பார்த்து, 5 கோடி ரூபாய் மூலதனத்தில், 1¼ கோடி ரூபாய் சர்க்காருக்கு நிதி கொடுத்து, 5¼ சதவிகிதம் வீதம் இண்டரஸ்ட் கொடுத்து, இவ்வளவு நிதிகள் வைத்திருக்கிறோம் என்று சொல்லும்போது இந்த நிறுவனம் லாபமாக ஓடவில்லை என்று யாரும் சொல்ல முடியாது. தனியாருடன் ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால், நிகர வருகினம் என்று கொடுக்கிறோமே அதை எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். நான் முன்பு சொன்ன மாதிரி பல நிதிகள் பேரட்டிருக்கிறோம்; தனியார்கள் அம்மாதிரி நிதிகளைப் போடுவதில்லை. எந்தத் தனியார் டெவலப்மெண்ட் ஃபண்ட் வைத்திருக்கிறார்? எந்தத் தனியார் நாங்கள் போட்டிருப்பது போல 5 வருஷத்தில் 'ஸ்ட்ரைட் லைன் டெப்ரிஸியேஷன்' முறையில் முதல் பூராவையும் டெப்ரிஸியேட் செய்து விடுகிறார்? இன்கம்-டாக்ஸ் விதிகள் பிரகாரம். 7 வருஷங்களுக்குப் பிறகு கூட மதிப்பு இருக்கும். டெப்ரிஸியேஷன் ஃபண்ட் குறைவாக இருக்கும். எங்கள் கணக்கும் பிரகாரம், ஸ்ட்ரைட் லைன் டெப்ரிஸியேஷன் முறையில் பூராவும் டெப்ரிஸியேட் ஆகிவிடுகிறது. ஆகையால் டெப்ரிஸியேஷனுக்குத் தனியார் ஒதுக்குவதை விட நிதி ஒதுக்குவது அதிகமானது. தனியார் ஒதுக்காத ஃபண்டுகள், டெவலப்மெண்ட் ஃபண்ட், பாஸஞ்சர்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [21st November 1963]

அமினிட்டஸ் ஃபண்ட், ஹவுஸிங் ஃபண்ட் என்று எல்லா ஃபண்டுகளுக்கும் நிதி ஒதுக்குகிறோம். 20 லட்சத்தை சேர்த்து மேற்கொண்டு 11 லட்சம் சேர்த்தால் இது சரியாக இருக்கிறதா இல்லையா என்று கண்டுபிடிக்கலாம்.

அடுத்தாற்போல, 1962-ம் வருஷத்திய தனிக்கை அறிக்கையிலே அவர்கள் காரணத்தை கொடுத்திருக்கிறார்கள். எதனால் இது குறைந்திருக்கிறது என்று கொடுத்திருக்கிறார்கள். 1946-ம் வருஷம் நாம் என்ன பஸ் கட்டணம் இந்த சென்னை நகரத்தில் வைத்தோமோ, அலே கட்டணம் இன்றைய வரையில், 1963-ம் வருஷம் வரையில் இருக்கிறது என்பதை மறந்து விடக் கூடாது. 1946-ம் வருஷம், 17 ஆண்டுகளுக்கு முன் நிலவிய கட்டணம் இன்றைக்கும் அமூலில் இருக்கிறது. இந்த 17 ஆண்டுகளில் செலவு அதிகரிக்கவில்லை என்று யாராவது சொல்ல முடியுமா? இதில் என்ன என்ன நாம் அதிக செலவினங்கள் செய்திருக்கிறோம் என்று தெரியும். பே கமிஷன் சிபாரிசுகளை அமல் நடத்தியதன் மூலமாக 15 சதவிகிதம் செலவு அதிகரித்தது. கனம் அங்கத்தினர் திரு. மதியழகன் அவர்கள் 103-வது பக்கத்தை திருப்பிப் பார்த்தால் 1960-ம் வருஷம் 1.81 லட்சம் ஆன செலவு, 1960-61-ல் 2.27 லட்சமாகவும், 1961-62-ல் 2.80 லட்சம் ஆகவும் உயர்ந்திருக்கிறது என்று தெரியும். செலவு அதிகமாகாமல் நஷ்டம் ஆகிக்கொண்டிருக்கிறதா என்றால் இல்லை. செலவு அதிகமாக ஏன் ஏற்பட்டது என்றால் வரிகள் மூலமாக ஏற்பட்டது; அடுத்தபடியாக தொழிலாளர்கள் நலன்களைச் செய்ததால் ஏற்பட்டது; ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் விலை ஏறியதால் ஏற்பட்டது. இவ்வளவும் அதிகரித்து லாபம் இருக்கிறது என்றால், லாபத்தில் ஓடுகிறது என்றால், இந்த விவரங்களைச் சொல்லியும் நஷ்டத்தில் ஓடுகிறது என்று சொல்லக் கூடிய எதிர் கட்சி அங்கத்தினர்களையும், மற்றும் இப்படிக் கூறுகிறவர்களையும் எப்படி நம்பச் செய்வது என்று எனக்குத் தெரியவில்லை.

எஃபிஷென்ஸியை எடுத்துக் கொள்வோமானால், இங்கே குறைகள் சொல்லப்பட்டவை 1960-ம் வருஷத்திய அல்லது 1959-ம் வருஷத்திய நிலையை எடுத்துக் கொண்டு சொல்லப்பட்டது. இன்றைய நிலையை எடுத்துச் சொல்லப்படவில்லை. எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி ரிப்போர்ட் என்றால் 1959-ம் வருஷத்தில் என்ன நிலை இருந்ததோ அதையொட்டி 1960-ம் வருஷத்தில், அது எழுதப்பட்டது. 1958-59-ம் வருஷத்திய நிலை மோசமாக இருந்தது என்பது எல்லோருக்கும் தெரியும். அதை யாரும் மறுக்கவில்லை. இன்றைய நிலை என்ன என்று நான் அச்சப் போட்டுக் கொடுத்திருக்கின்றேன். 1962-63-ம் வருஷத்திய விவரப்படி, அந்தப் புள்ளி விவரங்களை எடுத்துப் பேசியிருந்தால் உபயோகமாக இருந்திருக்கும். 1958-59-ம் வருஷத்திய நிலைமையை எடுத்து விவாதம் செய்தால் அது பயனற்றதாகத் தான் இருக்கும். 1958-59-ல் எத்தனை வண்டிகள் ரோட்டில் இருந்தன என்பதற்குப் புள்ளிவிவரங்களைப் பார்த்தால் 70.6 சதவிகிதம் வண்டிகள் ஓடின. 1959-60-ல் 70 சத

21st November 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

விகிதம் வண்டிகள் ஓடின; 1960-61-ல் 70.8 சதவிகிதம், 1961-62-ல் 78.4 சதவிகிதம் வண்டிகள் ஓடின. 1962-63-ல் 82.7 சதவிகிதம் வண்டிகள் ரோட்டில் ஓடின. இன்றைய நிலை என்ன என்று கேட்டால் 88 சதவிகிதம் வண்டிகள் ரோட்டில் போய்க்கொண்டிருக்கின்றன. ஏதாவது வழியில் ஒரு வண்டி நிற்பதைப் பார்த்து, சர்க்கார் பல்கள் நின்று விட்டன என்று சொன்னால் அந்த வாதம் சரியான வாதம் அல்ல. யார் பஸ் சர்வீஸ் நடத்தி இலும் ஏதாவது ஒரு வண்டி நிறுத்தான் செய்யும். ஒன்றைப் பார்த்து ஆயிரம் வண்டியும் நிற்கின்றன என்று சொல்லுவது லாஜிக் என்று சொல்ல மாட்டார்கள். அதைத் தான் சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தாற்போல, சென்னையில் இருக்கிற நிலைமையைச் சுற்றுப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். சென்னை நகரத்தில், கனம் அங்கத்தினர் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் சொன்னது போல, ஒரு கஷ்டம் இருக்கிறது. எல்லாம் யூனி-டைரக்ஷனல் ட்ராஃபிக்காக இருக்கிறது. காலையில் எல்லோரும் பாரிஸ் கார்னர் போக வேண்டும். போகும் பஸ்களில் கூட்டம் இருக்கிறது. திரும்ப வரும் வண்டிகள் வேக்கண்ட். அதே போல சாயங்காலம் பாரிஸ் கார்னரிலிருந்து போகும் வண்டிகளில் கூட்டம் இருக்கிறது; ஆனால் பாரிஸ் கார்னருக்கு வரும் வண்டிகளிலே கூட்டம் இருப்பதில்லை. இந்த மாதிரி சங்கடமான நிலைமை இருக்கிறது. இரண்டு வழியிலும் வரவேண்டிய வருமானம் வருவதில்லை. பொதுவாக உலகத்தில் எந்த இடத்தில் பார்த்தாலும் பீக் அவர் ட்ராஃபிக்கை கலப்பமாகச் சமாளிக்க முடியவில்லை என்று ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். போன மாதம் நான் ஜப்பானுக்குப் போனபோது அங்கு பார்த்தேன் அங்கு (பீக் அவர்) நெருக்கடி நேரத்தில் மக்களை ரயிலில் ஏற்ற (புஷ்ஷர்ஸ்) என்று வைத்திருக்கிறார்கள். புஷ்ஷர்ஸ் என்று ப்ளாட்டிபாரத்தில் தின்றுகொண்டு மக்களை மெதுவாக உள்ளே செலுத்தி எவ்வளவு அதிகமாக அதிலே அனுப்ப முடியுமோ அந்த அளவுக்கு அனுப்பும் முறையில் செய்கிறார்கள். சென்னை நகரத்தில் தான் இந்த நெருக்கடி இருக்கிறது; தம்மால் தான் இதைச் சமாளிக்க முடியவில்லை என்று நினைப்பது சரியல்ல. எந்த நகரமாக இருந்தாலும் பீக் அவரில் நெருக்கடி இருக்கத் தான் செய்யும். ஆனால் இந்த நெருக்கடியை நாம் சமாளிக்க முடியும். அதே நேரத்தில் லாபம் வரவில்லை என்று யாரும் சொல்லாமல் இருந்தால் இதைச் சமாளிக்க முடியும்.

இப்பொழுது போடப்பட்டிருக்கிற 600 வண்டிகளை 2,000 வண்டிகளாக சென்னை நகரத்தில் அதிகரித்துப் போட்டுவிட்டால், இந்த பீக் அவர் பிராப்ளத்தை நாம் சமாளித்து விடலாம். ஆனால், அந்த 2,000 வண்டிகளும் ஒரு நாளைக்கு 4 மணி நேரம் தான் வேலை செய்யும். 8 மணி நேரத்திற்கு எந்த விதமான வருவாயும் இருக்காது. 8 மணி நேரத்திற்கு வருவாயே இல்லாவிட்டால் என்ன நஷ்டம் வரும் என்பதைக் கனம் அங்கத்தினர்களே கணக்குப் போட்டுப் பார்த்துக்கொள்ளலாம். நெருக்கடி எல்லா நகரங்களிலும் தான் இருக்கிறது. அதை சமாளிப்பதற்கு நான்

12-50
noon.

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [21st November 1963]

ஒரு திட்டம் வைத்திருக்கிறேன். 1,000 பாஸெஞ்சர்களுக்கு ஒரு பஸ் என்ற விகிதத்தில் நம்முடைய பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அமைய வேண்டும் என்று சொல்லி, பஸ்களினுடைய எண்ணிக்கையை வெகுவேகமாக அதிகரித்துக்கொண்டு போனோம். அந்த விதமாகப் பார்த்தால் 1961-ம் ஆண்டில் 595 பஸ்கள் இருந்தன. இன்றைக்கு 825 பஸ்கள் இருக்கின்றன. சிடிக்கு மாத்திரம் எடுத்துக்கொண்டால் 744 பஸ்கள் இருக்கின்றன. சிடி, ஸுபர்ப்ஸ் இரண்டையும் சேர்த்து, அதாவது காஞ்சிபுரம் போன்ற சில ரூட்களையும் சேர்த்து 744 பஸ்கள் இருக்கின்றன. ஆகவே தான், பஸ்களின் எண்ணிக்கையை எவ்வளவு தூரம் அதிகரிக்கவேண்டும் என்பது எந்த அளவுக்கு அது லாபகரமாக இருக்கும் என்பதைப் பார்த்துத்தான் அதைச் செய்யவேண்டுமே தவிர, 'அன்எகனமிக் காக' எந்த சந்தர்ப்பத்தில் போகிறதோ அந்த சந்தர்ப்பத்தில் அதை அதிகரிப்பது சரியல்ல.

அடுத்தாற்போல் திரு. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் தனியார் துறையோடு ஒப்பிட்டுப்பார்த்து சில கருத்துக்களைச் சொன்னார்கள். நான் முன்பு பதில் சொன்னதே அவர்களுக்குப் போதும். தனியார் துறையில் இல்லாத சில நிதிகளெல்லாம் நாம் வைத்திருக்கிறோம். டெப்ரிஸியேஷன் போன்ற நிதிகளுக்குத் தனியார் துறையையிட நாம் அதிகப்படியான தொகையை ஒதுக்குகிறோம். அதற்குமேல் நான் ஒன்றும் சொல்ல விரும்பவில்லை. மூன்றாவது மனிதன் சண்டையை நான் வாங்கிக்கொள்வதற்குத் தயாராக இல்லை. எனென்றால், அவர்கள் பார்த்து தனியார் துறை நல்லது என்று சொல்ல, நான் அப்படி என்ன நல்லது என்று சொல்ல, அதன் மூலம் மூன்றாவது மனிதர் சண்டையை வாங்கிக்கொள்வதற்கு நான் தயாராக இல்லை. எங்களைப் பொருத்தவரையிலும், எங்களுடைய நிர்வாகத்தில் இன்றைக்குக் குறை இல்லாமல், தவறு இல்லாமல் நடக்கிறது என்பதைத்தான் சொல்ல முடியும். தனியார்த் துறையோடு ஒப்பிட்டுப்பேசுவது எவ்வளவு பொருத்தமாக இருக்காது.

இதற்கு ஒரு குழு வேண்டுமா, வேண்டாமா என்பது தான் அடுத்த பிரச்சனை. இந்த சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் கொண்ட ஒரு குழு இருந்தால், அவர்கள் எப்படி டைர் மாற்றப்பட்டிருக்கிறதா என்று பார்க்க முடியும், ஸ்பார் பார்ட்ஸ் திருடப்பட்டிருக்கிறதா என்று பார்க்க முடியும்? பார்க்க முடியாது. நிர்வாகத்தில் இருப்பவர்கள் தான் அதைப் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். அதற்காகத் தான் தனிக்கை என்றெல்லாம் வைத்திருக்கிறார்கள். ரூபர்வைஸர்ஸ் இருக்கிறார்கள். ஓளவுக்கு அதிகமாக நாம் ரூபர்வைஸர்ஸ் வைத்திருக்கிறோம் என்ற குற்றச்சாட்டை நான் சுற்றிக்கொள்கிறேன். காரணம் என்னவென்றால், ரூபர்வைசர்கள் இல்லாவிட்டால் கலெக்ஷன் போர்ஸ்டும். பல இடங்களில் ஒரு பஸ்ஸை செக் செய்வதன் மூலம் தான், இதர ராஜ்யங்களில் நடக்கின்ற ஸ்டேட் டிராஸ்போர்ட்களை விட, நமக்கு வருவாய்

21st November 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

அதிகமாக வருகிறது என்பதை இதர ராஜ்யங்களில் நடக்கின்ற மற்ற ஸ்டேட்டிரான்ஸ்போர்ட் குழுக்கள் ஒத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவரவர்கள் கடமையை ஒழுங்காகச் செய்தால் இது தேவையில்லை. மறுபடியும் ஜப்பான் நாட்டு உதாரணத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். ஜப்பானில் ரூபர்வைஸர்களே கிடையாது, எந்த பாக்கடரிக்குப் போனாலும் சரி, எந்தத் தொழிற்சாலைக்குப் போனாலும் சரி, எங்கே போனாலும் சரி, ரூபர்வைஸர்ஸ் கிடையாது, அவரவர்களுக்கு இட்ட வேலையை அவரவர்கள் ஒழுங்காகச் செய்துகொண்டு போகிறார்கள். கடிகாரம் வேலை செய்வதுபோல் அவர்கள் வேலைகளைச் செய்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு அவர்களுக்குக் கடமை உணர்ச்சி இருக்கிறது. நமக்கும் அந்தக் கடமை, உணர்ச்சி வளரவேண்டும். கடமை உணர்ச்சி வளர, வளரத்தான் இந்தக் குறை தீரும். சட்டசபை அங்கத்தினர்களைக் கொண்ட ஒரு கமிட்டி போட்டுவிட்டால், ஏதோ 4 இடங்களில் பஸ்கள் நின்றாவிட்டன, 10 இடங்களில் டைர்கள் மாற்றப்பட்டிருக்கின்றன, ஸ்போர் பார்ட்ஸ் சம்பந்தமாகத் தவறு என்பதை எல்லாம் ஆராய்ந்து, அதை செய்துவிட முடியாது. அதை நிறுத்தவும் முடியாது, அதை கண்காணிக்கவும் முடியாது. என்னுடைய தாழ்மையான ஆலோசனை என்ன என்று சொன்னால், 1960-ம் ஆண்டில் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி இதைப் பரிசீலனை செய்து பார்த்திருக்கிறார்கள். 1964-65-ம் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி இதைப் பரிசீலனை செய்யலாம். அவர்கள் அப்படி பரிசீலனை செய்து இதிலே என்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன என்று சொன்னால், எப்படி 1960-ம் ஆண்டில் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி சொன்ன குறைபாடுகளை நிவர்த்தி செய்து இந்த இலாகாவில் சீர்திருத்தம் செய்தோமோ, அதே மாதிரி இப்பொழுதும் செய்வதற்கு தயாராக இருக்கிறோம்.

பொதுவாக எனக்கு ஒன்று தோன்றுகிறது. சர்க்கார் துறையிலே நடத்துகிற தொழில்கள் எல்லாவற்றையும் பற்றி நாம் அடிக்கடி கிரிடிஸைஸ் செய்வதன் மூலம், கண்டிப்பதன் மூலமாக, அடிக்கடி அதைப்பற்றி சட்டசபை, பார்லிமெண்ட் முதலிய இடங்களில் பேசுவதன் மூலம், இந்த இலாகாவை நடத்தி தீர்வகிக்கின்ற தலைமை அதிகாரி டைரக்டர் போன்றவர்களுக்கு அவர்களுடைய 'எபிஷியன்ஸி' குறைந்துவிடுகிறது என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். காரணம் என்னவென்று சொன்னால், ஏதாவது ஒரு நிர்வாகத்தின் பொறுப்பிலே இருப்பவர்கள், அந்தப் பொறுப்பை அவர்கள் நிறைவேற்றும்பொழுது, ஒரு முடிவு எடுத்துத்தான் தீரவேண்டும். ஒரு டெஸிஷன் எடுத்துத்தான் தீரவேண்டும். அந்த முடிவு சரியாக இருக்கலாம், தவறாகவும் இருக்கலாம், ஆனால் அவர்கள் ஏதாவது ஒரு முடிவு எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. இலாகாவின் தலைமை அதிகாரி தேர்மையாக ஒரு முடிவு எடுத்துக்கொண்டால், அந்த இலாகாவினுடைய தலைமை அதிகாரிக்கு நான் எப்பொழுதும் பக்கபலமாக இருந்து அவர்கள் செய்கின்ற முடிவுக்கு ஆதரவு கொடுக்கிறேன். ஏனென்றால், பின்னால் நமக்கு கிடைக்கிற அனுபவத்தையொட்டி, அவர்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [21st November 1963]

அன்று செய்தது தவறு என்று இப்பொழுது சொல்லுவதன் மூலம், அவ்வாறு ஒவ்வொரு முறையும் சொல்லிக்கொண்டிருப்பதன் மூலம், அவர் முடிவே எடுக்காத நிலைமைக்குக் கொண்டுவந்து விடும் சர்க்கார் நிர்வாகத்தில் உள்ள தணிக்கை வேறு, தனியார் நிர்வாகத்தில் உள்ள தணிக்கை வேறு. சாதாரணமாக கம்பெனி ஆடிட்டில் செலவு செய்யப்பட்டதற்கு வெளசர் காண்பித்தால் போதும். சர்க்கார் ஆடிட்டில் அப்படி இல்லை. செலவு செய்யப்படுவது மாத்திரம் அல்ல; அது முறைப்படி செலவு செய்யப்பட்டதா, விதிகளின்படி செலவு செய்யப்பட்டதா, நியாயமாகச் செலவு செய்யப்பட்டதா என்றெல்லாம் பல கேள்விகள் தேடி வரும். தனியார் துறையில் ஏதாவது திடீரென்று ஒரு ஸ்பேர் பார்ட் வேண்டுமென்றால், உடனே சென்று ஒன்றுக்கு 10 விலை கொடுத்து வாங்கிப்போட்டு உடனே வண்டியை ஓட்ட முடியும். ஆனால், சர்க்கார் துறையிலே அப்படிச் செய்ய முடியாது. அதற்கான விதிகள் இருக்கின்றன. டெண்டர் கோரவேண்டும். பரிசீலனை செய்ய வேண்டும், விதிகளின்படி நடக்கவேண்டும். விதிகளை அனுஷ்டிக்கவேண்டுமென்று சொல்லுவதிலேயே சில குறைபாடுகள் இருக்கின்றன. ஆகவே தான் இந்த நிர்வாகத்தை நடத்துகிற அளவிலே நாம் எவ்வளவு குறைவாக குறுக்கீடுகள் செய்கிறோமோ, எவ்வளவு அதிகமான பொறுப்பை நாம் நிர்வாகத்தை நடத்து கிறவர்களுக்குக் கொடுக்கிறோமோ, அவ்வளவுக்கு நல்லது. அப்படிக் கொடுத்து, அதனுடைய இறுதியான நிலைமையை, அதாவது எபிஷியன்ஸி நன்றாக இருக்கிறதா, லாபகரமாக ஓட்டுகிறார்களா, ஜனங்களுக்கு நன்மை செய்கிறார்களா, என்பதை மாத்திரம் நாம் பரிசீலனை செய்யக்கூடிய அளவுக்கு அந்த இடத்தில் மாத்திரம் கண்காணிக்கக்கூடிய அளவிற்கு நிலைமை இருக்கவேண்டும் என்பது என்னுடைய கருத்து. அந்தக் கருத்தைத் தான் நான் சபையின் முன்னால் வைத்திருக்கிறேன். ஆகவே, இதற்கு சட்டசபை அங்கத்தினர்கள் கொண்ட ஒரு குழு அவசியமில்லை என்று நான் கருதுகிறேன். அப்படி ஒரு குழுவை ஏற்படுத்தினாலும், இந்த பஸ்டிரான்ஸ்போர்ட்டில் தினம் தினம், நாளுக்கு நாள் செய்யவேண்டிய வேலைகள் எல்லாவற்றையும் கண்காணிக்க முடியாது. இதை எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி அடுத்த வருஷம் எடுத்து பரிசீலனை செய்யலாம் என்று சொல்லிக்கொண்டு இந்தத் தீர்மானத்தை நான் எதிர்க்கிறேன்.

அட்வைஸரி கமிட்டி என்று சொன்னார்கள். இப்பொழுது மூன்று கமிட்டிகள் இருக்கின்றன. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி என்று ஒன்று இருக்கிறது. டிரான்ஸ்போர்ட் சம்பந்தமான எல்லாவிதமான பிரச்சனைகளும் அந்தக் கமிட்டியில் விவாதிக்கப்படுகின்றன. ஒரு ரூட் வேண்டுமா, வேண்டாமா, பஸ் ஸ்டாப் எந்த இடத்தில் போடுகிறது, பஸ்களை எங்கு நிறுத்த வேண்டும் என்ற விஷயங்களெல்லாம் விவாதிக்கப்படுகின்றன. பிறகு, ஒரு டெக்னிகல் கமிட்டி ஒன்று போட்டிருக்கிறோம். அதிலே உயர்ந்த என்ஜினியர்கள், ரிடையர்டு சீப் என்ஜினியர் போன்றவர்

21st November 1963] [திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்]

கள் அங்கம் வகிக்கின்றார்கள். அவர்கள் பார்த்து நம்முடைய வொர்க்ஷாப் எப்படி நடக்கிறது, வொர்க்ஷாப்பில் இன்னும் என்னென்ன செய்ய முடியும், இன்னும் விஸ்தரிக்க முடியுமா என்ற விஷயங்களுையெல்லாம் அந்தக் கமிட்டி விவாதிக்கிறது. அதே போல் பாசிஞ்சர் அமினிடில் பண்டுக்கு என்று தனிக் கமிட்டி இருக்கிறது. அந்தக் கமிட்டி பாசெஞ்சர்களுக்கு என்னென்ன அமினிடில் வேண்டும் என்பதுபற்றி ஆலோசனை கூறுகிறது. அது போல் கன்யாகுமரியிலும் ஒரு கமிட்டி போட்டிருக்கிறோம். இந்தக் கமிட்டிகள் இந்த வேலைகள் எல்லாவற்றையும் பார்த்து ஆலோசனை கூறுகின்றன. ஆகவே, மற்றொரு கமிட்டி இதற்காக அவசியமில்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : ஆன் எ பாயிண்ட் ஆப் இன்பர் மேஷன், மிஸ்டர் டெபுடி ஸ்பீகர். ரூ. 2 ஸ்டீப்ம் 'வொர்க்ஸின் ஹவுஸிங்' காக ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். அது மிகவும் போற்றத்தக்கது. ஆனால், அந்த அளவுக்கு வீடுகள் கட்டித் தரப்படவில்லை. திரு. வி. க. நகரில் கொஞ்சம் கட்டப்பட்ட வீடுகளுக்கும் ரூ. 10 வாடகையை ரூ. 20-ஆக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். அது அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறதா? அதனால் தொழிலாளர்கள் மிகவும் குறைப் பட்டுக்கொள்ளுகிறார்கள். அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் ஏதாவது பரிகாரம் தேடுவார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பணத்தால் வீடு கட்டிவிட முடியாது. சிமெண்டிலும், இரும்பிலும் தான் வீடு கட்ட முடியும். அவைகளெல்லாம் பற்றாக்குறையாக இருப்பதன் காரணத்தினாலே, சிலபமாக உடனடியாக வீடுகள் கட்ட முடியவில்லை (சிரிப்பு). திரு. வி. க. நகரில் கட்டப்பட்ட வீடுகள் இந்த நிதியிலிருந்து கட்டப்படவில்லையாதலால் அவர்களுக்கு அந்த வீடுகளைக் கொடுக்கக்கூடிய நிலைமையில் இல்லை. அதாவது மத்திய சர்க்கார் 'ஸப்ஸிடைஸ்ட் இண்டஸ்ட்ரியல் ஹவுஸிங் ஸ்கீம்' பிரகாரம் தனியார் துறையிலே இருக்கும் தொழிலாளர்களுக்குத் தான் அந்த வீடுகள் கொடுக்கப்படவேண்டும். டிரான்ஸ்போர்ட்டும், ஹவுசிங்-ம் என்னிடத்திலே இருப்பதால், மத்திய சர்க்காருக்கு எழுதி கொஞ்ச காலத்திற்காவது இதை அனுமதிக்கவேண்டும் என்று சொல்லி, நாங்கள் அனுமதி வாங்கினோம். ஆகவே, முழு வாடகையும் அவர்கள் கொடுக்கவேண்டுமென்று மத்திய சர்க்கார் சொல்லுகிறார்கள். அது சம்பந்தமாக புகார் வந்திருக்கிறது. யூனியன்களைச் சேர்ந்தவர்களோடு இதைப்பற்றியெல்லாம் பேசிக் கொண்டிருக்கிறோம் என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எந்தத் தொழிற்சங்கத்தைச் சேர்ந்தவர்களாக இருந்தாலும், எப்பொழுது வேண்டுமானாலும் என்னை வந்து பார்க்கிறார்கள். பத்து பிரச்சனைகள் சேர்ந்த பிறகு என்னை வந்து பார்ப்பது என்பது கிடையாது. அவ்வப்பொழுது பிரச்சனை ஏற்படும்

[திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன்] [21st November 1963]

பொழுதெல்லாம் வந்து பார்த்து தீர்த்துக்கொண்டு செல்லுகிறார்கள். ஆகவே, இந்தப் பிரச்சனையும் இப்பொழுது பரிசீலிக்கப் பட்டு வருகிறது என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, நான் கொண்டுவந்திருக்கிற தீர்மானத்தின்மீது நமது தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் பேசியதைப் பார்க்கும்பொழுது, பேசிய விதத்தில் இனிமை இருந்ததே தவிர, அவர்களால் மறுத்துக் கூறுகிற அளவுக்கு நிலைமை இல்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இந்த சபையின் எஸ்டிமேட்ஸ் கமிட்டி இன்னொரு தடவை இதைப் பரிசீலனை செய்யலாமென்று அவர்கள் சொன்னார்கள். இந்த நிறுவனத்திலே குறைபாடுகள் இல்லை, என்னுடைய கோரிக்கையில் நியாயமில்லை என்று அவர்கள் சொல்லவில்லை. அவர்களுக்கு இருக்கிற வக்கீல் திறமையினாலும், சாதாரணத்தினாலும், பல நாட்டு அனுபவங்கள் இருப்பதாலும், ஏற்கெனவே சொன்னதைத்தான் சொன்னார்களே தவிர, எழுப்பியிருக்கிற பிரச்சனைகளுக்குச் சரியான முறையில் பதில் சொல்லவில்லை. ரூ. 6 கோடி மூலதனம் போடவில்லை, தேய்மான நிதிக்கு இவ்வளவு ஒதுக்கியிருக்கிறோம், வேறு இனங்களும் இவ்வளவு ஒதுக்கியிருக்கிறோம் என்றெல்லாம் கணக்குக் கொடுத்தார்கள். வெளித் தோற்றத்திற்குத்தான் நன்றாக இருக்கிறது. ரூ. 4 கோடி மூலதனம் என்று வைத்துக்கொண்டாலும், ரூ. 10 லட்சம் அதிக லாபம் என்று சொல்ல முடியாது. அவர்களுடைய வாத்தத்தின்படி மூலதனம் போட்டது ரூ. 3 கோடியே, 92 லட்சம். நமக்குத் தரப்படும் புள்ளிவிவரங்கள் ஒரு வருஷத்திற்குப் பிறகுதான் கிடைக்கின்றன.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்த மாதிரிப் புத்தகத்தை வருடா வருடம் அச்சடித்துக் கொடுக்கிறோம். அதிலே லேட்டஸ்ட் ஃபிகர்கள் அடங்கியுள்ளன.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ரூ. 5 கோடி மூலதனமாகத்தான் இருக்கிறது. தேய்மான நிதி இவைகள் எல்லாம் சேர்ந்திருக்கிறதே தவிர, ஏதோ கோடிக்கணக்கான ரூபாய் ஒரு வருஷத்திலே லாபம் பெற்றிருக்கிறார்கள் என்று நம்மை ஏமாற்றுகிற அளவில், அவருடைய வாதம் அமையவில்லை. இன்னும் அழுத்தமாகச் சொல்லப்போனால் ஆடிட் ரிபோர்ட்டிலே கூட கிழக்கண்டவாறு சொல்லப் பட்டிருக்கிறது.

Percentage of profit should be related to capital at the commencement of the year.

“அதற்காக வட்டிக் கடை வைப்பதா” என்று திரு. மாதா கவுடர் அவர்கள் கேட்டார்கள். வட்டிக் கடையிலேகூட எவ்வளவு லாபம் வருகின்றது என்று பார்க்கிறார்கள். 1960-ம் வருடத்தில் நாம் போட்ட மூலதனத்தில் 7.5 சதவீதம் லாபம் வந்திருக்கிறது. 1961-ல் 5.1 சதவீதம் கிடைத்திருக்கிறது. 1962-ல் 3.5 சதவீதம் கிடைத்திருக்கிறது.

21st November 1963]

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் மீண்டும் அதே தவறையே செய்கிறார்கள். 5.1 சதவீதம் என்று சொன்னால், நாங்கள் அதிகமாக டெப்ரிசியேஷன் போட்டிருக்கிறோம். டெவலப் மெண்ட் நிதிக்கு ரூ. 16 லட்சம் ஒதுக்கியிருக்கிறோம். கட்டட நிதிக்கு ஒதுக்கியிருக்கிறோம். லாபத்திலிருந்து இவற்றைக் கழித்துக்கொள்கிறோம். அதை எல்லாம் சேர்த்து தனியார் போடுகிற மாதிரி கணக்குப் போட்டால், லாபம் அதிகமாக இருக்கும்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : சென்ற மூன்று வருடத்திலே லாபம் படிப்படியாகக் குறைந்திருக்கிறது. 3.5 சதவீதத்திற்கு ஏன் குறைந்திருக்கிறது? பாசஞ்சர் அமெனிடஸ் பண்டுக்கு ரூ. 2 லட்சம், காம்பென்சேஷன் ரிசர்வ் பண்டுக்கு ரூ. 1,000, ஆக்சிடன்ட் ரிசர்வ் பண்டுக்கு ஒரு லட்சம் ரூபாய்; இப்படித்தான் கழித்திருக்கிறார்கள். ஏதோ கோடிக்கணக்கான பணத்தை இவைகளுக்காக ஒதுக்கிவிட்டீ. அப்படியிருந்தும் 3.5 சதவீதத்தான் லாபம் என்று சொன்னால், பொதுமக்களின் பணம் எவ்வாறு விரயமாகிறது என்பது தெரியவரும். இரண்டு வருஷம் கழித்து இதைக் கமிட்டி பரிசீலிக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். 1960-ம் ஆண்டு அறிக்கையிலே திரு. கிருஷ்ணசாமி நாயுடு அவர்கள் என்ன சொல்லியிருக்கிறார்கள்?

“Paper orders are useless unless they are carried out and constantly supervised. Charts and instructions are also useless unless they are scrupulously followed in full, and the results constantly watched.” In these words the Ladden Committee reported in 1949 and still the state of affairs seems to be not much different from what it was then. The Committee feels confident that there is much scope for improving the services economically. If the recommendations made by the Committee are put into effect it would not only improve the service to the public but also improve the revenue.

1949-ல் லேடன் கமிட்டி கொடுத்த அறிக்கைமீது நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. 1960-ல் திரு. கிருஷ்ணசாமி நாயுடு அவர்கள் கொடுத்த அறிக்கைமீதும் ஒன்றும் செய்யப்படவில்லை. ஏறத்தாழ 65 சிபாரிசுகளை கமிட்டியினர் செய்திருக்கிறார்கள். இன்றைக்கு காங்கிரஸ் சட்டசபை கட்சியினர்கூட டெமாக்ரடிக் சொஷலிஸத்தைப் பரப்பப்போகிறோம் என்று சொல்லிக்கொள்ளும் இந்த நேரத்தில் இந்த மதிப்பீட்டுக்குழு செய்த 65 சிபாரிசுகளில் எத்தனை சிபாரிசுகளைச் சர்க்கார் அமல் நடத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதை நான் அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சட்டசபையிலே எஸ்டிமேன்ட் கமிட்டி செய்திருக்கின்ற சிபாரிசுகள் என்னென்ன அமல் ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பது கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு அச்சடித்துக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதைப் படித்திருந்தால் விஷயம் தெரிந்திருக்கும்.

[21st November 1963]

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : படித்து விட்டுத்தான் நான் சொல்லுகிறேன். படிக்காமல் பேசுகிறேன் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நினைக்கவேண்டாம். 'பீக் அவர்' சம்பந்தமாக, 'ஓவர் லோட்' சம்பந்தமாக, ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் சம்பந்தமாக நாங்கள் பல தடவைகளில் பேசியிருக்கிறோம். அதற்கு எல்லாம் நல்ல முறையில் சமாதானம் சொல்ல முடியவில்லை என்பதை நான் வருத்தத்துடன் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நான் கோருகிற தீர்மானத்தில் கண்ட படி ஒரு கமிட்டியை நியமிப்பதற்கு என் தயக்கம் காட்ட வேண்டும் என்பது எனக்கு புரியவில்லை. நியாயத்திற்குத்தான் நாங்கள் இதைக் கேட்கிறோம். மக்களுடைய குரலுத்தான் இந்த மன்றத்திலே எடுத்துச்சொல்லுகிறோம். இந்த நிறுவனங்களிலே சர்க்காருக்கு எவ்வளவு பொறுப்பு இருக்கிறதோ அவ்வளவு பொறுப்பு எங்களுக்கும் இருக்கிறது. சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாக இருப்பதனால்தான் இந்தப் பிரச்சனைகளை எழுப்புகிறோம். எதற்காக நாங்கள் இங்கே உறுப்பினர்களாகத் தேர்ந்து எடுக்கப்பட்டு வந்தோம்? யார் வாக்கு கொடுத்தார்களோ அவர்களுடைய நலனிலே அக்கறை காட்டுவதற்காகத்தான் இங்கே வந்துள்ளோம். மேலும் உறுதிமொழி குழுவின் சிபாரிசுகள் நிறைவேற்றப்படாமல் இருக்கின்றன என்று ஹிந்து பத்திரிகைகூட எழுதியிருக்கிறது. இப்படியெல்லாம் இருந்தால் எதற்காக நாம் கமிட்டி போடுகிறோம்? நமது முதலமைச்சர் அவர்கள் சட்டசபை மாபுகளிலும், பார்லிமெண்டரி ஜனநாயகத்திலும் அதிகக் கவலை கொண்டுள்ளவராக இருக்கிறார்கள். அவர் முதலமைச்சரானதி லிருந்து சட்டசபை அந்தஸ்தையும் கௌரவத்தையும் உயர்த்துவதற்குப் பாடுபட்டு வருகிறார். நான் ஏற்கெனவே குறிப்பிட்டது போல இந்த சட்டமன்றத்திலே கொடுக்கப்பட்ட 500-க்கும் மேற்பட்ட உறுதிமொழிகள் இன்னும் நிறைவேற்றப்படவில்லை என்று ஹிந்து பத்திரிகையே சொல்லியிருக்கிறது. ஜனநாயக மாபுகளுக்கு இது உகந்ததா என்று நான் கேட்கிறேன். இன்றைக்கும் ஏன் நான் சொல்லும் கமிட்டியை நியமிக்கக்கூடாது என்பதற்குச் சரியான முறையிலே கனம் அமைச்சர் அவர்களால் விவாதம் செய்ய முடியவில்லை. ஏதோ சில சமாதானங்கள் சொன்னார்கள். ஜனநாயக சோஷலிசம், ஜெய்ப்பூர் சோஷலிசம் என்று பேசப் படுகிறதேதவிர, நடைமுறையில் என்ன நடக்கிறது? தனியார்களுடைய தங்கள் ஆதரவை கொடுத்துவிட்டு, இங்கு வேறு பாஷையிலே பேசுகிறார்கள். ஆகவே இரட்டை வேடம் போடுகிறார்கள் என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். திரு. நித்தியானந்த கணுங்கோ சொன்னதைப்போல இதற்கு ஒரு கமிட்டி நியமிக்கலாம் என்று தொழிலமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுவார்கள் என்று நான் எதிர்பார்த்தேன். இன்றைக்கு அவர்கள் கூறும் பதில் எல்லாம் '1967-ல் பார்க்கிறோம்', என்பதாகத்தான் இருக்கிறது. மக்கள் குரல் அன்றைக்குப் பதில் அளிக்கும் என்று கூறி முடிப்பதற்கு முன்னால் கட்சிச் சார்பு இல்லாமல் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் என் தீர்மானத்தை ஆதரிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

21st November 1963]

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:—

Add the following at the end.

“and for improving the service conditions of the workers”

The amendment was put and lost.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is—

“This House recommends to the Government to appoint a Committee consisting of Members of the Assembly to enquire into the working conditions of Government City Bus Transport and to suggest ways and means for ensuring efficiency and economy”

The resolution was put and lost.

(2) DECLARATION OF ‘TIRUVALLUVAR DAY’ AS A PUBLIC HOLIDAY
UNDER THE NEGOTIABLE INSTRUMENTS ACT.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : தலைவர் அவர்களே “பத்திரங்கள் பரிமாற்றச் சட்டத்தின் கீழ், “திருவள்ளுவர் நாள்” என்று ஒரு நாளைப் பொது விடுமுறை தினமாக அறிவிக்க வேண்டுமென இச் சபை அரசினருக்குப் பரிந்துரைக்கிறது” என்ற தீர்மானத்தை நான் முன்மொழிகிறேன்.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : இந்தத் தீர்மானத்தை நான் வழி மொழிகிறேன்.

MR. DEPUTY SPEAKER: Resolution moved—

That this Assembly recommends to the Government that a day as ‘Tiruvalluvar Day’ may be notified as a public holiday under the Negotiable Instruments Act.

புலவர் கா. கோவிந்தன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தத் தீர்மானத் தினம்து நான் ஒரு நீண்ட பேச்சை நிகழ்த்த விரும்பவில்லை. காரணம் இந்தத் தீர்மானத்திற்கு இந்தச் சபையில் இரண்டு விதக் கருத்துக்கள் கூறப்படும் என்று நான் நினைக்கவில்லை. மன்றத்தி லுள்ள எல்லா உறுப்பினர்களும் ஒருமுகமாக இதற்கு ஒப்புதல் அளிப்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை இருப்பதால் என்னுடைய சில கருத்துக்களை மட்டும் கூற விரும்புகிறேன்.

இப்பொழுது நடைமுறையிலே 15, 16 நாட்கள் அரசாங்கப் பொது விடுமுறை நாட்களாக இருக்கின்றன. அவற்றில் ஒரு சில அரசியல் நிகழ்ச்சிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டவை; வேறு சில சமுதாய நிகழ்ச்சிகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு இருக் கின்றன. திபாவளி, மிலாதிநபி, கிருஸ்துமஸ் போன்ற நாட்கள் சமுதாய அடிப்படையில் வந்தவை. காந்தியார் நினைவு நாள், குடியரசு தினம், சுதந்திர நாள் முதலியவை அரசியலை அடிப்படையாகக் கொண்ட நாட்களாக இருக்கின்றன. சமயங்கள் எல்லாம் ஒரு காலத்தில் மக்களை தல்ல நிலைக்குக்